

Дело C-792/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

28 октомври 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Köln (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

15 октомври 2019 г.

**Ответник в първоинстанционното и жалбоподател във въззивното производство:**

TUIfly GmbH

**Ищец в първоинстанционното и ответник във въззивното производство:**

EUflight.de GmbH

[...]

**Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия)**

**Определение**

По дело със страни

TUIfly GmbH, [...] Лангенхаген,

ответник в първоинстанционното и жалбоподател във въззивното производство,

[...]

срещу

EUflight.de GmbH, [...] Хамбург,

ищец в първоинстанционното и ответник във въззивното производство:

[...]

11-ти граждански състав на Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия)

[...]

**определи:**

1. Спира производството по делото. **[ориг. 2]**
2. На основание член 267 ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следните въпроси за тълкуване на правото на Съюза:

В случай на стачка, причинена ли е отмяната или голямото закъснение при пристигането на полет от извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 и когато процесният полет не е пряко засегнат от стачката и е можел да бъде изпълнен по разписание, но поради наложилата се в резултат от стачката реорганизация от въздушния превозвач на графика на полетите (в настоящия случай, използване на предвидения за полета самолет за справяне с последиците от стачката) се стига до отмяната, респ. закъснението?

В случай че въздушният превозвач може да бъде освободен от отговорност и в случай на реорганизация:

Има ли значение, че реорганизацията е била извършена още преди да започне стачката, когато все още не е можело да се предвиди кой полет в крайна сметка би бил засегнат от стачните действия, или е възможно освобождаване от отговорност и когато графикът на полетите е бил реорганизиран едва в хода на стачката или след нея и вече е било сигурно, че процесният полет не е пряко засегнат от стачката?

**Мотиви:**

I.

- 1 Въз основа на право, в което се е суброгирал, ищецът иска от ответника обезщетение в общ размер на 500,00 EUR (два пъти по 250,00 EUR) съгласно 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.

От фактическа страна е установено следното:

Пътниците са резервирали при ответника полет от Кьолн до Палма де Майорка за 11 октомври 2017 г. Началото на полета по разписание е на [ориг. 3] 11 октомври 2017 г. в 18,55 ч. в Кьолн, а планираното време на пристигане на 11 октомври 2017 г. в 21,20 ч. в Палма де Майорка. Разстоянието от Кьолн до Палма де Майорка е 1 308,21 km. Полетът обаче не е изпълнен по разписание, а пътниците са пристигнали в Палма де Майорка едва на 12 октомври 2017 г. в 3,20 ч. Закъснението се дължи на следните обстоятелства:

На 5 и 6 октомври 2017 г. ответникът е уведомен, че в периода между 9 октомври 2017 г. (17,00 ч. координирано универсално време) и 11 октомври 2017 г. (4,00 ч. координирано универсално време) във Франция ще се проведе обща стачка, при която ще бъдат засегнати обслужването на въздушното движение, аеронавигационно обслужване, радиовръзката и ръководителите на полети.

Стачката засяга графика на много полети на ответника, по-специално всички полети към и от Испания, включително Балеарските острови, Мароко и Португалия. На 10 октомври 2017 г. 5 летателни машини не успяват да се върнат от Лас Палмас, Тенерифе и Фуншал към Германия, отложени са за следващия ден и следователно на 11 октомври 2017 г. не са на разположение за полетите, започващи в Германия.

Самият процесен полет от Кьолн до Палма де Майорка, който първоначално трябва да се извърши с летателна машина D-ATUF, не съвпада със стачката. Вследствие на стачката обаче ответникът предприема всеобхватни действия по реорганизация на графика на полетите и в тази връзка използва предвидената за процесния полет машина D-ATUF, за да извърши полетите, отменени заради стачката, и така да компенсира свързаните със стачката смущения в графика на полетите. В резултат на това ответникът изпълнява процесния полет с друга машина (D-ATYB), което води до посоченото в началото закъснение.

Впоследствие пътниците прехвърлят на жалбоподателя правото си на иск поради закъснението.

Ответникът възразява на искането за обезщетение на ищеца с довода, че закъснението на спорния полет се дължи на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004.

- 2 Amtsgericht (Районен съд, Германия) осъжда ответника в съответствие с подаденото искане да заплати на ищеца сумата от 500 EUR ведно с лихвите, считано от 21 ноември 2017 г., до окончателното изплащане на сумата, в размер на 5 процентни пункта над основния лихвен процент. Amtsgericht счита, че закъснението не е причинено от общата стачка във Франция, следователно от извънредни обстоятелства. За него от решаващо значение за настъпилото закъснение по-скоро [ориг. 4] е решението на ответника да

използва самолета, предвиден за полета, за да компенсира свързаните със стачката пропуски в графика на полетите. Обстоятелството, че в този случай не настъпва освобождаване от отговорност, следва и от решение на Съда на Европейския съюз от 4 октомври 2012 г., *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604), чийто предмет е сходен с настоящия случай. Той приема, че за разлика от това решението на *Bundesgerichtshof* (Федерален върховен съд, Германия) от 21 август 2012 г. [...] се отнася до различен случай, тъй като там авиокомпанията анулира полети още преди обявената стачка, т.е. все още не е сигурно дали процесният полет в крайна сметка ще е засегнат от стачката.

- 3 *Amtsgericht* допуска въззивната жалба, която ответникът в първоинстанционното производство подава срещу това решение и с която продължава да поддържа претенцията си за отхвърляне на иска. Той изтъква, че решението на *Bundesgerichtshof* от 21 август 2012 г. [...] се прилага и за настоящия случай, докато практиката на Съда на Европейския съюз допускала точно освобождаването от отговорност.

## II.

Произнасянето по въззивната жалба изисква Съдът на Европейския съюз да отговори на поставения преюдициален въпрос.

1.

Въпросът е релевантен:

Ако в настоящата хипотеза за процесния полет няма „смекчаващи“ извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004, жалбата ще бъде отхвърлена, тъй като в този случай ищецът ще има право на обезщетение въз основа на прехвърлено му право.

Обратно, ако поради стачката дадено извънредно обстоятелство би имало освобождаващо от отговорност действие и спрямо процесния полет, жалбата би била уважена, тъй като ответникът достатъчно конкретно е изтъкнал, че е използван самолет D-ATUF, за да се компенсират последиците от стачката.

2. [Ориг. 5]

Въпросът дали закъснението по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 е причинено от извънредни обстоятелства зависи от тълкуването на разпоредбата — в настоящия случай на понятието „причина“ и свързаните с нея въпроси за причинно-следствената връзка — което в случай на съмнение е оставено на Съда на Европейския съюз.

3.

Настоящият съдебен състав счита, че голямото закъснение при пристигането по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 в настоящия случай се дължи на извънредно обстоятелство.

а) С решение от 21 август 2012 г. [...] Bundesgerichtshof приема освобождаване от отговорност съгласно член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004, когато въздушният превозвач реорганизира графика на полетите и отмени полетите преди началото на стачката. В този контекст Bundesgerichtshof изтъква следното:

*„Ако наличието на извънредни обстоятелства поражда опасения, че голяма част от пилотите на въздушния превозвач няма да са на негово разположение, не могат да бъдат поставяни високи изисквания по отношение на излагането на причините за отмяната на определен полет; в подобна ситуация въздушният превозвач трябва да направи съответната реорганизация на работния процес по възможност предварително. Както бе споменато по-горе, така главната му цел трябва да бъде възможно най-малко засягане на всички пътници и възможно най-бързо възобновяване на нормалната му дейност след като отпаднат спънките. Изчерпи ли въздушният превозвач предоставените му ресурси в предвидения обхват при спазване на тези изисквания, то поначало няма как да се приеме, че непровеждането на отделен полет е могло да бъде избегнато, само защото вместо това е могъл да бъде отменен друг полет. С оглед на сложната за вземане на решения ситуация, при която трябва да се съобразят множество полети и връзките между тях, следва по-скоро на въздушните превозвачи да се признае необходимата свобода на преценка относно целесъобразните мерки. В това отношение не бива да има опасения от засягане на правата на потребителите, тъй като въздушният превозвач има икономически интерес последиците от стачката и свързаното с нея засягане на пътниците да бъдат възможно най-малки.“ [ориг. 6]*

Като се позовава на практиката на Bundesgerichtshof, Landgericht Frankfurt (Областен съд Франкфурт) също счита отмяната на полет преди стачката за освобождаваща от отговорност [...].

б) От друга страна, в практиката на съдилищата, йерархически намиращи се под Bundesgerichtshof, освобождаването от отговорност на въздушния превозвач при реорганизации отчасти се отхвърля, понеже отмяната или закъснението в тези случаи вече е резултат не от извънредно обстоятелство, а от бизнес решение [...]. В тази насока редовно се препраща към решение на Съда на Европейския съюз от 4 октомври 2012 г., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604) [...]. Изискването за пряка причинно-следствена връзка между извънредното обстоятелство и засягането на процесния полет отчасти се извежда и от съображение 15 от Регламент (ЕО) № 261/2004 [...].

Правната литература също отчасти изрично отхвърля освобождаването от отговорност при реорганизации, дължащи се на стачка [...].

в) Съдът на ЕС все още не се е произнасял по поставения въпрос. Неотдавна въпросът е оставен открит в дело C-195/17, „TUIfly“, тъй като наличието на извънредно обстоятелство вече е било отхвърлено. В това дело генералният адвокат на Съда на Европейския съюз — също позовавайки се на решение на Съда от 4 октомври 2012 г., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604) — посочва, че извънредните обстоятелства не включват в обхвата си новите графици на полетите, направени поради настъпването на извънредни обстоятелства (заключение от 12 април 2018 г.). **[ориг. 7]**

г) В досегашната си практика настоящият съдебен състав приема становището на Bundesgerichtshof и счита, че критериите в него са приложими и в настоящия случай на полет, който е закъснял в резултат от свързана със стачката реорганизация на графика на полетите след края ѝ.

Формулировката на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 подкрепя подобно тълкуване, тъй като в това отношение условието е само отмяната (в настоящия случай — голямото закъснение при пристигането) да „е причинена“ от извънредни обстоятелства, което включва непряко засягане поради факта, че предвидената летателна машина не е на разположение заради необходимата реорганизация. От формулировката не следва, че даденият полет трябва да бъде пряко засегнат от извънредното обстоятелство — т.е. в случай на стачка предвиденият за полета персонал или част от него да не може да се използва за изпълнението на полета [...].

От тази гледна точка и съображение 15 от Регламент (ЕО) № 261/2004 подкрепя, а не отхвърля тълкуването на настоящия съдебен състав. Съгласно това съображение извънредни обстоятелства се смята, че съществуват, когато въздействието на решение за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, закъснение, продължаващо до другия ден, или отмяна на един или повече полети с този самолет. Следователно въпросното съображение обхваща и последиците следващи полети [...], включително полети, при които извънредното обстоятелство води до закъснение, продължаващо до един ден след настъпването на извънредното обстоятелство. Наистина, в тази хипотеза връзката между извънредното обстоятелство и отмяната/закъснението е по-тясна, защото е засегнат един и същ самолет. Ясно е обаче, че законодателят не е имал намерение да ограничи освобождаването от отговорност до пряко засягане на отменения/закъснелия полет и да постави условие последиците от извънредното обстоятелство да са по същото време или в рамките на същия ден, а от значение е единствено обстоятелството, че извънредното обстоятелство фактически продължава да оказва въздействие. При всички положения от съображение 15 не е видно намерение на законодателя в приложното поле на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 да попадат по принцип само случаи на пряка причинно-следствена връзка [...]. **[ориг. 8]** По-скоро съображение 15 — като диспозитивна разпоредба — освобождава от отговорност въздушния

превозвач само в конкретна хипотеза (решение за управление на въздушния трафик).

Настоящият съдебен състав счита, че причинно-следствената връзка с извънредното обстоятелство — стачката — не се прекъсва и от факта, че неизпълнението на полета по разписание (също) се дължи на бизнес решение на въздушния превозвач. Свързаната със стачката отмяна на няколко полета неизбежно води до практически задължения съответните пътници да бъдат превозени по друг начин до дестинацията си. Това изисква въздушният превозвач непременно да действа с наличните, респ. с възможност да бъдат набавени в най-кратък срок, летателни машини, членове на екипажа и т.н., което обикновено изключва последиците от стачката да бъдат компенсирани наред с изпълнението на редовните полети. Следователно реорганизацията на графика на полетите се извършва с фактически задължения, от гледна точка на които е уместно и в разглеждания случай да се приеме че отмяната, респ. закъснението при пристигането е причинено от извънредното обстоятелство — стачката.

Според настоящия съдебен състав няма значение и към кой момент е извършена реорганизацията на графика на полетите. Наистина, при последваща реорганизация вече е ясно дали даден полет е засегнат от стачката или не. Практическото задължение да се реагира на извънредното обстоятелство — стачката — и на свързаните с нея смущения в графика на полетите чрез реорганизация обаче е същото. Ето защо от гледна точка на причинно-следствената връзка моментът на реорганизацията не променя нищо.

е) Според настоящия съдебен състав от решение на Съда на Европейския съюз от 4 октомври 2012 г., *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604) не са видни задължителни изисквания по отношение на отговора на преюдициалното запитване. От една страна, решението засяга случай на отказан достъп на борда — в настоящия случай обаче не са приложими условията за прилагане на дерогацията по член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004. В тази насока Съдът не е трябвало и да отдава определящо значение на приложното поле на тази разпоредба. От друга страна, предмет на дело C-22/11 не е спорен полет, който е бил отменен или изпълнен със закъснение поради реорганизация. Напротив, полетът е реално изпълнен и само пътници, които — както [ориг. 9] ищецът по делото, г-н Lassooy — са купили билет за полета и са се представили навреме за качване на борда, не са допуснати на борда, тъй като този полет е бил заместващ превоз на други лица, след като резервираният от тях полет е трябвало да бъде отменен поради стачка на персонала на летището в Барселона.

ж) Въз основа на изложеното в буква б), в последно време все по-застъпено схващане, което отхвърля освобождаването от отговорност при реорганизация и обикновено се основава на решение на Съда на Европейския съюз от 4 октомври 2012 г., *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604), и

което очевидно се споделя и от генералния адвокат на Съда на ЕС, настоящият съдебен състав счита преюдициалното запитване за подходящо.

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ