

## Анонимизиран текст

Превод

C-545/22 – 1

Дело C-545/22

### Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

15 август 2022 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Düsseldorf (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

9 август 2022 г.

Ответник в първоинстанционното и жалбоподател във въззивното производство:

Air Europa Lineas Aereas

Ищци в първоинстанционното и ответници във въззивното производство:

VO

GR

---

[...]

[...]

**Landgericht Düsseldorf**

**Определение**

[от 9 август 2022 г.]

По дело със страни

Air Europa Lineas Aereas, [...] Франкфурт,

ответник в първоинстанционното и жалбоподател във въззивното производство,

[...]

срещу

1. VO, [...] Бремен,
2. GR, [...] Бремен,

ищци в първоинстанционното и ответници във въззивното производство,

[...]

двадесет и второ гражданско отделение на Landgericht Düsseldorf (Областен съд Дюселдорф, Германия) [...]

**определи:**

Спира производството по делото.

На основание член 267, първа алинея, буква б) и трета алинея ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следния въпрос за тълкуване на правото на Съюза:

Трябва ли член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че отмяната на полет е причинена от извънредни обстоятелства, ако от март 2020 г. в резултат от срива на световния въздушен трафик след избухването на световната пандемия от COVID-19 авиокомпанията драстично редуцира полетния си план и отменя голям брой полети поради липса рентабилност на полетите и за да опази здравето на екипажа и пилотите, без да е принудена да извършва отмяната чрез административни мерки като затваряне на летища, забрани за полети или забрани за влизане в страната?

**Мотиви:**

**I.**

Ищците, съпрузите VO и GR, резервират при ответника полет на отиване от Дюселдорф през Мадрид до Маями на 7 март 2020 г. (полети номер: UX 1446 и UX 97) и полет на връщане от Маями през Мадрид до Дюселдорф на 16/17 март 2020 г. (полети номер: UX 98 и UX 1447).

Ответникът анулира полетите на връщане на 16/17 март 2020 г. (полети номер: UX 98 и UX 1447). Ищците узнават за отмяната едва на летището в Маями на 16 март 2020 г. На ищците не е предложен заместващ превоз.

Ищците предявяват пред Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф, Германия) иск за плащане на обезщетение съгласно член 7, параграф 1, буква в) от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт в размер на 600 EUR за всеки от тях.

Ответникът се основава на обстоятелството, че отмяната се дължи на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт и не било възможно същите да се избегнат чрез вземане на необходими мерки. В това отношение ответникът се позовава на ограничения на пътуванията в резултат на пандемията от COVID-19. Пандемията от COVID-19 преустановила световния въздушен трафик. Поради това авиокомпаниите реорганизирали и драстично редуцирали полетните си планове и отменили много полети. Това се отнасяло и за полети UX 98 и UX 1447 на 16/17 март 2020 г. Отмяната била и по съображения, свързани с опазването на здравето на екипажа. Новият коронавирус и опасността от него, както и начините за разпространение били напълно непознати. Ответникът не искал да излага екипажа си на подобен риск.

С постановеното на 1 декември 2021 г. решение [...] Amtsgericht Düsseldorf уважава и осъжда ответника, наред с останалото, да заплати обезщетение в размер на 600 EUR на всеки от ищците.

Ответникът обжалва това решение в предвидените форма и срок. Ищците искат първоинстанционното решение да бъде оставено в сила.

## II.

Уважаването на подадената от ответника жалба зависи [...] от изложения по-горе въпрос.

### По-конкретно:

Жалбата би била неоснователна, ако изтъкнатите от ответника причини за отмяната на спорните полети на 16/17 март 2020 г. от Маями през Мадрид за Дюселдорф (полети номер: UX 98 и UX 1447), а именно доброволното редуциране на полетните планове по икономически причини поради срива на международния въздушен трафик и с цел опазването на здравето на екипажа с оглед на световната пандемия от COVID-19, не представляват извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт.

Съгласно член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт въздушният превозвач се освобождава от задължението си да плати на пътниците обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, ако може да докаже, че отмяната или закъснението на полет с три или повече часа при пристигане се дължи на „извънредни обстоятелства“, които не е могло да бъдат избегнати, дори да са били взети

всички разумни мерки, както и — в случай на настъпване на такова обстоятелство — че е взел съобразени с положението мерки, като е използвал всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които е разполагал, за да не допусне то да доведе до отмяна или голямо закъснение на съответния полет, като обаче не може от него да се изискват жертви, непоносими с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент (вж. [...] решение от 4 април 2019 г., *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, [...] т. 19; решение от 11 юни 2020 г., *LE*, C-74/19, EU:C:2020:460, [...], т. 36).

1.

Съгласно постоянната практика на Съда с понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт се обозначават само събитията, които поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол, като тези две условия са кумулативни и спазването им трябва да бъде предмет на преценка във всеки отделен случай (вж. [...] решение от 23 март 2021 г., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226 [...], 561 т. 23). В това отношение събитията с „вътрешен“ произход следва да се разграничават от тези, чийто произход е „външен“ за опериращия въздушен превозвач. В обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ попадат само „външни“ обстоятелства. Общото между тези външни събития е, че са резултат от дейността на въздушния превозвач и от външни обстоятелства, които на практика са повече или по-малко чести, но които са извън контрола на въздушния превозвач, тъй като възникват вследствие на фактори от природно естество или на действия на трети лица — като друг въздушен превозвач или публични или частни субекти, които се намесват в дейността на въздушния превозвач или в летищната дейност (вж. [...] отново там, т. 39 и сл.).

2.

Първо, пандемията от COVID-19 не остава извън обхвата на Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт, въпреки нейното като цяло значително и глобално въздействие върху пътуванията. Регламентът за правата на пътниците във въздушния транспорт не съдържа, освен споменатите в член 5, параграф 3 от него „извънредни обстоятелства“, отделна категория „особено извънредни“ събития, която би имала за последица директно да освободи въздушния превозвач от всичките му задължения съгласно Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт (вж. [...] решение от 31 януари 2013 г., *Denise McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, [...] т. 30).

3.

4

Ответникът се позовава на ограничения на пътуванията в резултат на пандемията от COVID-19. Поради въведените от средата на март 2020 г. глобални ограничения за влизане секторът на въздушния транспорт бил принуден сериозно да ограничи дейността си. По време на първата фаза на пандемията между март и юни 2020 г. въздушният трафик силно намалел. Междуконтиненталните въздушни линии били драстично намалени, респ. напълно преустановени. Поради това непредвидени промени на полетните планове или отмяната на полети този период били неизбежни. Това се отнасяло и за полети UX 98 и UX 1447 на 16/17 март 2020 г. Отмяната на полетите целяла опазване на здравето на екипажа и пилотите. Новият коронавирус и опасността от него, както и начините за разпространение били напълно непознати. Ответникът не искал да излага екипажа си на подобен риск.

Запитващата юрисдикция счита, че тези доводи не могат да представляват извънредни обстоятелства. Действително световната пандемия от COVID-19 и свързаните с нея ограничения на пътуванията и рисковете от заразяване по своето естество и произход вече не са присъщи на нормалното извършване на дейността на въздушен превозвач, тъй като ответникът няма влияние върху тях и пандемията е извън неговия контрол. Ответникът обаче не доказва в достатъчна степен, че отмяната на полета на връщане (полети номер: UX 98 и UX 1447) на 16/17 март 2020 г. е пряко „причинена“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт от пандемията от COVID-19 и че последиците, които световната пандемия от COVID-19 има върху спорния полет, са извън контрола на ответника като авиокомпания.

Действително в известието си от 18 март 2020 г. C(2020) 1830 final Комисията посочва:

„Комисията счита, че когато публичните органи предприемат мерки за овладяване на пандемията от COVID-19, тези мерки по своето естество и произход не са присъщи на нормалното извършване на дейността на превозвачите и са извън техния контрол. Според член 5, параграф 3 правото на обезщетение не се прилага, ако въпросната отмяна „е причинена“ от извънредни обстоятелства, които не е било възможно да бъдат избегнати, дори ако са били взети всички разумни мерки. Това условие следва да се счита за изпълнено, когато публичните органи или изцяло забраняват определени полети, или забраняват движението на хора по начин, който фактически изключва възможността въпросният полет да бъде извършен. Това условие може да бъде изпълнено също така, когато отмяната на полета настъпва при обстоятелства, при които съответното движение на хора не е изцяло забранено, но е ограничено до лица, ползващи се с дерогации (например граждани на съответната държава или постоянно пребиваващи в нея). Когато такива лица не вземат даден полет, той би останал празен, ако не бъде отменен. В такива ситуации може да бъде оправдано превозвачът да не изчаква до последния момент, а да отмени своевременно полета (дори без

да има сигурност относно правата на различните пътници изобщо да пътуват), за да могат да бъдат предприети съответните организационни мерки, включително с оглед на грижата, която превозвачът дължи на пътниците си. В такива случаи и в зависимост от обстоятелствата за отмяната може да продължи да се счита, че „е причинена“ от мярката, предприета от публичните органи. Пак в зависимост от обстоятелствата такъв може да бъде случаят и с полетите в посока, обратна на посоката на полетите, пряко засегнати от забраната за движение на хора. Когато авиокомпания реши да отмени даден полет и докаже, че това решение е мотивирано със съображения за защита на здравето на екипажа, тази отмяна също следва да се счита за „причинена“ от извънредни обстоятелства. Горните съображения не са и не могат да бъдат изчерпателни, тъй като други специфични обстоятелства във връзка с COVID-19 също могат да попадат в обхвата на член 5, параграф 3.“

Тези препоръки на Комисията обаче нямат задължителен характер за съдебните органи. Действително Съдът е постановил, че препоръките и становищата по смисъла на член 288, четвърта алинея ДФЕС не мога да обосновават индивидуални права, на които гражданите на Съюза могат да се позовават пред националните съдилища. Последните обаче са длъжни да вземат предвид препоръките и становищата при произнасянето по висящи пред тях спорове, по-специално когато препоръките могат да дадат по-добра представа относно тълкуването на други национални разпоредби или разпоредби на правото на Съюза (вж. решение от 13 декември 1989 г., *Grimaldi*, C-322/88, EU:C:1989:646, т. 18 [...]). Спорно е дали тълкувателните насоки на Комисията представляват препоръки и становища по смисъла на член 288, четвърта алинея ДФЕС, а не мерки *sui generis*. При всички положения изискването на отчитането на насоките от националните съдилища не означава, че те фактически имат задължителен характер при тълкуването, а само, че при тълкуването на правото на Съюза националните съдилища трябва да разгледат насоките по същество.

Препоръките не са убедителни и по същество. Като се има предвид, от една страна, целта на този регламент, посочена в съображение 1, да се осигури високо равнище на защита на пътниците, и от друга страна, обстоятелството, че член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт дерогира принципа за правото на обезщетение на пътниците в случай на отмяна на полета им, понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба трябва да се тълкува стриктно (вж. [...] решение от 23 март 2021 г., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226 [...], т. 24). Действително би могло да е правилно да се приеме, че са налице извънредни обстоятелства, когато органите или изцяло забраняват определени полети, или забраняват движението на хора по начин, който фактически изключва възможността въпросният полет да бъде извършен (напр. затваряне на летища, забрани за изпълняване на полети, забрани за влизане и др.). Въпреки това е прекалено да се приеме наличието на извънредни обстоятелства дори когато изпълнението на полетите действително е правно

и фактически възможно без ограничения, но поради икономически съображения (напр. за да се избегнат празни полети) авиокомпаниите решават да намалят броя на въздушните линии и да отменят полети. Такова прекомерно облекчаване на авиокомпаниите ощетява пътниците и противоречи на целта на Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт да установи високо равнище на защита на пътниците.

Такива икономически съображения очевидно са с „вътрешен“ произход, а не са от „външно“ естество. Освен това в тези случаи за авиокомпаниите положението „не е извън контрола“ им, тъй като те независимо и доброволно решават да отменят полета, без да са „принудени“ да го направят от външни обстоятелства.

4.

Не е достатъчно към момента на отмяната на полета да са налице извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците във въздушния транспорт. Отмяната на конкретния полет освен това трябва да е „причинена“ точно от тези извънредни обстоятелства и да не може да бъде избегната чрез вземане на необходими мерки. В контекста на пандемията от COVID-19 това е възможно, ако напр. летищният оператор или органът за безопасност на въздушното движение забрани отделни полети или са налице официални затваряния на летища или законови забрани за влизане. Впрочем от съображение 15 от Регламент № 261/2004 следва, че „извънредни[те] обстоятелства“ могат да се отнасят само за „определен самолет в определен ден“, което не е така в случай на достъп на борда, отказан на пътник поради реорганизация на полетите, вследствие на това, че обстоятелствата са засегнали (и) други полети. Всъщност понятието „извънредни обстоятелства“ цели да ограничи задълженията на въздушния превозвач, даже да го освободи от тях, когато въпросното събитие не е могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки. Ако обаче авиокомпания доброволно вземе решение да реорганизира полетите си вследствие на това, че дадено обстоятелство е засегнало (и) други полети, по никакъв начин не може да се счита, че въздушният превозвач е бил принуден от тези обстоятелства да отмени конкретен полет (вж. [...] решение от 4 октомври 2012 г., Finnair Oyj, C-22/11, EU:C:2012:604, [...] т. 37: относно отказан достъп на борда поради реорганизация на полетния план вследствие на стачка на ръководителите на полети). Тази съдебна практика би могла да се отнесе и към редуцирането на полетния план в хода на пандемията от COVID-19.

5.

Доколкото ответникът изтъква, че отмяната цели и опазване на здравето на екипажа, това твърдение също не е основателно. Освен това отмяна по съображения, свързани с опазването на здравето и безопасността на труда на екипажа, не следва да се счита за извънредно обстоятелство. На първо място,

опазването на здравето и безопасността на труда на екипажа, което е в обхвата на задълженията на авиокомпанията като работодател, е вътрешно за предприятието на ответника обстоятелство, а не е „външно обстоятелство“. Евентуални повишени рискове за здравето в контекста на пандемията от COVID-19 за екипажа и пилотите също не са извън контрола на ответника, защото той може да ги преодолее чрез подходящи мерки за безопасност (HEPA филтри, задължение за носене на маски и др.). Освен това в резултат на отчитането на опазването на здравето на екипажа би могло при изключително предпазлив и превантивен подход всеки потенциален полет да бъде отменен „по съображения, свързани с опазването на здравето,“ независимо дали има конкретни доказателства. Това обаче в крайна сметка означава „картбланш“, тъй като при всяка въздушна линия — независимо от кризата с коронавируса — може да е налице повишен риск за здравето поради международните полети с пасажери с различен произход в тясно пространство.

Поради обстоятелството, че, доколкото е видно, Съдът все още не се е произнасял по този въпрос, същият следва да бъде сезиран с преюдициално запитване.

[...]

[...] [съображения относно националното процесуално право]

[...] [подписи]

[...]

[...] [формалности]