

Дело C-405/23**Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда****Дата на постъпване в Съда:**

3 юли 2023 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Köln (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

22 юни 2023 г.

Отвeтник и въззивник:

Touristic Aviation Services Limited

Ищец и въззиваем:

Flightright GmbH

Предмет на главното производство

Въздушен транспорт — Права на пътниците — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Обезщетяване на пътниците при голямо закъснение на полети — Недостиг на персонал за товарене на багаж — Извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Тълкуване на правото на Съюза, член 267 ДФЕС

Преюдициален въпрос

Трябва ли член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че недостигът на персонал на летищен оператор или на наето от него предприятие за извършване на услугата товарене на багаж, която същият е задължен да осигурява, представлява съгласно тази разпоредба

извънредно обстоятелство, неприсъщо на нормалното упражняване на дейността и извън ефективния контрол на въздушен превозвач, който използва тази услуга, извършвана от летищния оператор/от наето от последния предприятие, или пък услугата товарене на багаж, извършвана от летищния оператор/от наето от последния предприятие, и недостигът на персонал за товарене на багаж следва да се считат за присъщи на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач, поради което освобождаване от отговорност по член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 е възможно само ако причината за недостига на персонал представлява извънредно обстоятелство по смисъла на тази разпоредба?

Цитирани разпоредби на правото на Съюза

Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 година относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността

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

Кратко представяне на фактите и производството

- 1 Преюдициалното запитване е отправено в рамките на спор между страните относно обезщетение в размер на общо 800 евро, искано от ищеца въз основа на прехвърлени му от съответните пътници права. Те имат резервации за 4 юли 2021 г. за изпълнявания от ответника полет XR 1092 от Кьолн/Бон до Кос, който достига летището на пристигане със закъснение от около три часа и половина.
- 2 Amtsgericht (Районен съд, Германия) уважава иска. Той не се произнася по въпроса дали голямото закъснение се дължи на извънредно обстоятелство, тъй като при всички положения то е могло да бъде избегнато от ответника, ако са били взети всички необходими мерки.
- 3 С жалбата си пред запитващата юрисдикция ответникът в първоинстанционното производство иска отхвърляне на претенциите на ищеца в първоинстанционното производство. Ищецът в първоинстанционното производство моли жалбата пред запитващата юрисдикция да бъде отхвърлена.

Основни доводи на страните в главното производство

- 4 Ответникът твърди, че голямото закъснение се дължи на недостига на персонал на оператора на летище Кьолн/Бон вследствие на пандемията

COVID-19 и че ответникът не носи отговорност за този недостиг. Предишният полет вече бил закъснял с 1 час и 17 минути, тъй като липсвал персонал за регистрация. Ако регистрацията за предходния и за спорния полет била извършена в съответствие с правилата, не следвало да се очаква закъснение от повече от три часа. Освен това липсвал и персонал за товаренето на багажа, поради което изпълнението на полета се забавило с още 2 часа и 13 минути. Накрая, към това се прибавило и закъснение с 19 минути след затварянето на изходите, свързано с метеорологичните условия.

- 5 Ищецът изтъква, че описаните обстоятелства не следва да се считат за извънредно обстоятелство.

Кратко представяне на мотивите за преюдициалното запитване

- 6 Според запитващата юрисдикция Amtsgericht неправилно се е произнесъл по спора, като се е обосновал с мотива, че ответникът не е посочил какви мерки е предприел, за да предотврати, респ. намали разглежданото в случая закъснение.
- 7 Съгласно практиката на Съда съображения 14 и 15 и член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 предвиждат, че въздушният превозвач се освобождава от задължение да плаща на пътниците обезщетение по член 7 от този регламент, ако може да докаже, че отмяната или закъснението на полета 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 (решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C- 501/17, EU:C:2019:288, т. 19; решение от 11 юни 2020 г., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, т. 36). В това отношение мерките, които може разумно да се очаква, че въздушният превозвач би предприел, за да избегне възможността извънредни обстоятелства да доведат до значително закъснение или отмяна на полет, се определят от обстоятелствата в конкретния случай, като разумността се преценява с оглед на създалото се положение (решение от 22 декември 2008 г., C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, т. 40 и 42, решение от 12 май 2011 г., Eglītis и Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, т. 30).
- 8 С оглед на това ответникът няма задължение за преценка и вземане на мерки по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Не е видно ответникът да е знаел, че ще има голямо закъснение. Закъснението при пристигането на предходния полет в Кьолн/Бон се дължи на първоначално

закъснение на изпълнения предишния ден полет, настъпило поради липсата на персонал за регистрация, което ответникът е можел да предвиди. Няма признаци, че от това могат да последват още закъснения. Освен това не се установяват и мерки, които са могли да бъдат взети от ответника с цел предотвратяване на голямо закъснение. Според запитващата юрисдикция от цитираното от *Amtsgericht* решение на Съда от 11 юни 2020 г., *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460), не следва задължение за проверка на възможността за прехвърляне на съответните пътници на друг полет. Недостигът на персонал на летищния оператор за товаренето на багажа засяга голям брой полети, при които също се стига до закъснения. При тези обстоятелства обективно не може да се очаква чрез промяна на резервацията съответните пътници по-бързо да достигнат до крайната цел на пътуването си.

- 9 Поради това *Amtsgericht* не е трябвало да не се произнася по въпроса дали посоченият като причина за голямото закъснение недостиг на персонал за регистрация представлява извънредно обстоятелство.
- 10 Съгласно постоянната практика на Съда с понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 се обозначават 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 31 януари 2013 г., *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 29; решение от 23 март 2021 г., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, т. 23). В решението си от 23 март 2021 г., *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226), Съдът посочва, че от практиката му относно понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 е видно, че събитията с „вътрешен“ произход следва да се разграничават от тези, чийто произход е „външен“ за опериращия превозвач. Общото между всички „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 оказват въздействие върху дейността на въздушния превозвач или летищната дейност. В определението от 14 ноември 2014 г., *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377, т. 19), по отношение на технически проблем, предизвикан от сблъсък между специализиран автомобил с подвижната стълба за качване и слизване на пътниците и самолет, Съдът отбелязва, че такива стълби и пътнически ръкави задължително се използват в контекста на въздушния превоз на пътници, тъй като позволяват на последните да се качват на борда на самолета и да слизат от него, така че въздушните превозвачи често попадат в положения, които са резултат от използването на такива подвижни стълби. При тези условия сблъсъкът на самолет с такава подвижна стълба трябвало да се

счита за събитие, което е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач.

- 11 С оглед на това в разглеждания случай дейността по товарене на багаж би могла да се отнесе към нормалното упражняване на дейността на ответника, тъй като пряко служи за изпълнението на услугата по превоз, дължима на пътниците. Следователно недостигът на персонал за товарене на багаж, от своя страна, би следвало да се отнесе към нормалното упражняване на дейността на ответника, в резултат на което би следвало да се отхвърли наличието на извънредно обстоятелство. От друга страна, с оглед на обстоятелството, че товаренето на багаж на летище Кьолн/Бон се извършва от летищния оператор, а не от самия ответник или от нает от него изпълнител, би могло да се приеме, че недостигът на персонал за товарене представлява външна причина, която оказва външно въздействие върху нормалната дейност на ответника и е извън неговия контрол.
- 12 Запитващата юрисдикция счита, че е налице извънредно обстоятелство. Товаренето на багаж е част от наземното обслужване, което в Германия първоначално се изпълнява от самите летищни оператори или от дъщерните им дружества, и като такова по принцип продължава да е в компетентността на летищния оператор дори след либерализацията на европейския въздушен транспорт чрез Директива 96/67/ЕО и транспонирането ѝ в националното право. Следователно на въпроса дали недостиг на персонал за товаренето на багаж представлява извънредно обстоятелство би трябвало да се отговори в зависимост от това дали, както в случая, товаренето на багаж се извършва от летищния оператор, при което би следвало да се потвърди наличието на извънредно обстоятелство, или съответният въздушен превозвач сам е отговорен за товаренето на багажа или го е възложил на доставчик на услуги, което би означавало, че товаренето на багаж спада към нормалната дейност на съответния въздушен превозвач, а оттам и че наличието на извънредно обстоятелство би следвало да се отхвърли.
- 13 Ако се приспадне допълнителното закъснение от 2 часа и 13 минути, настъпило на летище Кьолн/Бон в резултат на липсата на персонал за товарене, закъснението, за което носи отговорност ответникът, би било под три часа, поради което същият не би бил длъжен да плати обезщетение.
- 14 Ако обаче от тълкуването се заключи, че дори изпълняването от летищния оператор на товарене на багаж следва да се отнесе към нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач, който ползва тази услуга, освобождаване от отговорност на ответника съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 би било възможно само ако недостигът на персонал като причина за закъснението се дължи на извънредно обстоятелство. Според запитващата юрисдикция случаят не е такъв. Недостигът на персонал за товарене при изпълнението на спорния полет не е логична и непреодолима от ответника последица от пандемията от COVID-19. От съображенията на ответника не може да се заключи, че летищният

оператор не е могъл да планира персонала си по такъв начин, че при възобновяването на полетите след пандемията не е могъл да организира операциите си така, че да се избегнат значителни закъснения на полетите. Вместо това се признава, че летищният оператор, изненадан от внезапното и рязко увеличение на броя на пътниците и полетите от началото на юли 2021 г., не е могъл да увеличи персонала си своевременно.

- 15 С оглед на горното уважаването на жалбата зависи от тълкуването на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ