



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (девети състав)

16 май 2024 година *

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Обезщетяване на пътници във въздушния транспорт в случай на голямо закъснение на полет — Член 5, параграф 3 — Освобождаване от задължението за обезщетяване — Извънредни обстоятелства — Недостиг на персонал на летищен оператор за извършване на услуги по товарене на багаж“

По дело C-405/23

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия) с акт от 22 юни 2023 г., постъпил в Съда на 3 юли 2023 г., в рамките на производство по дело

Touristic Aviation Services Ltd

срещу

Flightright GmbH,

СЪДЪТ (девети състав),

състоящ се от: О. Spineanu-Matei, председател на състава, S. Rodin (докладчик) и L. S. Rossi, съдии,

генерален адвокат: A. Rantos,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за Touristic Aviation Services Ltd, от S. Hendrix, Rechtsanwältin,
- за Flightright GmbH, от M. Michel и R. Weist, Rechtsanwälte,
- за нидерландското правителство, от M. K. Bulterman и J. M. Hoogveld, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

– за Европейската комисия, от G. von Rintelen и N. Yerrell, в качеството на представители,
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 5, 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, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218 и поправка в ОВ L 39, 2023 г., стр. 68).
- 2 Искането е отправено в рамките на спор между Touristic Aviation Services Ltd (наричано по-нататък „TAS“) и Flightright GmbH относно обезщетението, което встъпилото в правата на пътници във въздушния транспорт дружество Flightright иска от TAS да плати в качеството си на опериращ въздушен превозвач на полет с голямо закъснение.

Правото на Съюза

- 3 Член 5 от Регламент № 261/2004 предвижда:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:

i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание;

или

ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат най-рано два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или

iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат най-рано един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[...]

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен за изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки.

[...]“.

4 Член 7 от този регламент гласи:

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

- а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;
- б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;
- в) 600 EUR за всички полети, попадащи под букви а) или б).

[...]“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

- 5 На 4 юли 2021 г. полет на TАС от летище Кьолн-Бон (Германия) до летище Кос (Гърция) (наричан по-нататък „разглеждания полет“) пристига със закъснение от 3 часа и 49 минути.
- 6 До това закъснение се стига поради, първо, закъснение на предишния полет с 1 час и 17 минути, дължащо се на недостиг на персонал за регистрация на пътниците, второ, забавяне на товаренето на багажа на самолета, дължащо се на недостиг на персонал на летищния оператор за извършване и на тази услуга и водещо до закъснение от още 2 часа и 13 минути, и трето, настъпване след затварянето на вратите на самолета на метеорологични условия, които забавят излитането с още 19 минути.
- 7 При тези обстоятелства Flightright, на което част от пътниците на разглеждания полет прехвърлят правото си на обезщетение, предявява пред Amtsgericht Köln (Районен съд Кьолн, Германия) иск за обезщетение срещу TАС за сумата от 800 евро на пътник, ведно с лихвите, на основание Регламент № 261/2004. В иска си Flightright твърди, че закъснението на разглеждания полет не може да се оправдае с извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от този регламент.
- 8 Посоченият съд уважава иска, без да разгледа последния въпрос, тъй като счита, че закъснението във всички случаи е можело да се избегне, ако TАС беше взело всички необходими за това мерки. TАС само посочило, че получило слотовете за предишния си полет със закъснение, от което можело да се заключи, че то всъщност е знаело за предстоящото закъснение с поне 3 часа на разглеждания полет. При това TАС не доказало, че било взело всички зависещи от него необходими мерки, за да избегне или намали това закъснение.
- 9 TАС обжалва посоченото решение пред запитващата юрисдикция Landgericht Stuttgart (Областен съд Кьолн, Германия). Запитващата юрисдикция счита, че първоинстанционният съд е трябвало да провери дали твърдяната от TАС причина за

голямото закъснение на разглеждания полет, а именно недостигът на персонал на оператора на летище Кьолн-Бон, представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

- 10 Всъщност, ако се приемело, че това е така, TAS не трябвало да дължи обезщетение на Flightright, тъй като частта от закъснението на разглеждания полет, за която носело отговорност, е по-малка от 3 часа. Ако обаче се приемело, че товаренето на багаж, макар и извършвано от летищния оператор, е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач по смисъла на практиката на Съда, недостигът на персонал на летищния оператор не можел да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“. В такъв случай решението, с което TAS се осъжда да плати обезщетение, трябвало да се потвърди, тъй като за дължащо се на извънредно обстоятелство можело да се приеме само закъснението от 19 минути след затварянето на вратите поради настъпилите метеорологични условия, докато за останалите повече от три часа закъснение следвало да се приеме, че отговорност носи TAS.
- 11 Според запитващата юрисдикция, от една страна, услугата за товарене на багаж би могла да се счита за присъща на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач по смисъла на практиката на Съда, доколкото служи пряко за предоставянето на дължимите от този превозвач за пътниците транспортни услуги, и независимо от факта, че се явява задължение на летищния оператор. От друга страна, именно от факта, че посочената услуга се предоставяла от летищния оператор, а не от самия превозвач или от определен от него доставчик на услуги, можело да се заключи, че липсата на персонал за товарене на багаж трябвало да се счита за „външна причина“, излизаща извън контрола на превозвача, но отразяваща се на нормалното упражняване на дейността му и даваща следователно основание за освобождаване от задължението му за обезщетяване. Запитващата юрисдикция уточнява, че в Германия тази услуга обикновено се извършва от съответното летищно предприятие, но че съгласно германското законодателство ползвателите на летища могат също да извършват сами наземно обслужване или да го възложат на доставчик по свой избор.
- 12 При тези обстоятелства Landgericht Köln (Областен съд Кьолн) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 5, параграф 3 от [Регламент № 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 [посочената разпоредба] е възможно само ако причината за недостига на персонал представлява извънредно обстоятелство по смисъла на [същата] разпоредба?“.

По допустимостта на преюдициалното запитване

- 13 Flightright твърди, че преюдициалното запитване е недопустимо, тъй като не съдържа необходимата за отговора на преюдициалния въпрос информация, а именно дали по силата на договор TAS упражнява някакъв контрол върху отговарящия за товаренето на багаж в самолетите оператор на летище Кьолн-Бон.
- 14 Следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за разрешаването му, може с оглед на особеностите на делото да прецени както необходимостта от преюдициално решение, за да може да се произнесе, така и релевантността на поставените от него на Съда въпроси, които се ползват с презумпция за релевантност. Следователно, след като поставеният въпрос се отнася до тълкуването или валидността на норма от правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе, освен ако е видно, че исканото тълкуване няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, ако проблемът е от хипотетично естество или още ако Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на посочения въпрос (решение от 22 февруари 2024 г., Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, т. 35).
- 15 В случая националната юрисдикция действително не уточнява в преюдициалното си запитване дали TAS упражнява ефективен контрол върху оператора на летище Кьолн-Бон, но това не представлява пречка пред Съда да даде полезен отговор на поставения въпрос, като разгледа и двете съществуващи възможности.
- 16 Следователно преюдициалното запитване е допустимо.

По преюдициалния въпрос

- 17 С въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че недостигът на персонал на летищния оператор, отговарящ за товаренето на багаж в самолетите, може да представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба.
- 18 В това отношение най-напред следва да се припомни, че членове 5 и 7 от Регламент № 261/2004 във връзка с принципа на равно третиране трябва да се тълкуват в смисъл, че пътниците на закъснели полети може, от една страна, да се приравнят на пътниците на отменени полети за целите на прилагането на правото на обезщетение, предвидено в член 7, параграф 1 от този регламент, и от друга страна, те могат да се позовават на това право на обезщетение, когато поради закъснение на полет претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от 3 часа, с други думи — когато достигат своя краен пункт на пристигане 3 часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание (решение от 25 януари 2024 г., Laudamotion и Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74, т. 19 и цитираната съдебна практика).
- 19 В това отношение член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 предвижда, че пътниците, засегнати от закъснение на полет с 3 или повече часа при достигане на крайния пункт на пристигане, имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по

член 7, параграф 1 от този регламент, освен ако предварително не са били уведомени за това закъснение в сроковете по член 5, параграф 1, буква в), подточки i)—iii) от същия регламент.

- 20 Посоченото закъснение не дава обаче право на обезщетение в полза на пътниците, ако въздушният превозвач е в състояние да докаже, че голямото закъснение се дължи на извънредни обстоятелства, които не е могло да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 (решение от 7 юли 2022 г., SATA International — Azores Airlines (Неизправност на системата за зареждане с гориво), C-308/21, EU:C:2022:533, т. 19 и цитираната съдебна практика).
- 21 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 (решение от 11 май 2023 г., TAP Portugal (Смърт на втория пилот), C-156/22—C-158/22, EU:C:2023:393, т. 18 и цитираната съдебна практика).
- 22 В случая, макар установеното закъснение от повече от 3 часа при пристигането на разглеждания полет да се дължи на различни причини, преюдициалното запитване се отнася само до закъснението, което се дължи на недостиг на назначен от летищния оператор персонал за товарене на багаж.
- 23 На първо място, що се отнася до условието разглежданото събитие да не е поради своето естество или произход присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач, Съдът е постановил, че макар операциите по зареждане с гориво на въздухоплавателните средства по принцип да попадат в обхвата на нормалното упражняване на дейността на въздушните превозвачи, проблем, възникнал при тези операции в резултат от общ срыв в управляваната от летището система за снабдяване с гориво, отговаря на посоченото условие, тъй като е събитие, което не може да се счита за неразривно свързано с експлоатацията на осъществилото закъснелия полет въздухоплавателно средство (вж. в този смисъл решение от 7 юли 2022 г., SATA International — Azores Airlines (Неизправност на системата за зареждане с гориво), C-308/21, EU:C:2022:533, т. 22 и 23).
- 24 Запитващата юрисдикция следва да прецени дали с оглед на обстоятелствата в главното производство установените в случая нередности, свързани с товаренето на багаж, трябва да се считат за общ срыв по смисъла на посочената в предходната точка съдебна практика. Ако това е така, тези нередности не биха могли да се считат за събитие, което по своето естество или произход е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач.
- 25 На второ място, що се отнася до условието съответното събитие да се намира извън ефективния контрол на съответния опериращ въздушен превозвач, следва да се припомни, че събитията с „вътрешен“ произход следва да се разграничават от тези, чийто произход е „външен“ за този въздушен превозвач. В този смисъл в обхвата на това понятие попадат, като примери за настъпване на така наречените „външни“ събития, онези събития, които 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. Това е така по-специално когато в системата за снабдяване с гориво на летище, което се управлява от оператора на това летище или от трето лице, има общ срив (вж. в този смисъл решение от 7 юли 2022 г., SATA International — Azores Airlines (Неизправност на системата за зареждане с гориво), C-308/21, EU:C:2022:533, т. 25 и 26).

- 26 В случая запитващата юрисдикция уточнява, че забавеното товарене на багаж в самолета на TAS се дължи на недостига на назначения от оператора на летище Кьолн-Бон персонал за извършване на тази дейност.
- 27 Запитващата юрисдикция следва да прецени дали с оглед на обстоятелствата в главното производство установените нередности при товаренето на багаж на летище Кьолн-Бон са били извън контрола на TAS. В това отношение следва да се отбележи, че това не е така, ако TAS е можело да упражнява ефективен контрол върху оператора на това летище.
- 28 Ако се приеме, че голямото закъснение на разглеждания полет действително се дължи на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, запитващата юрисдикция следва да прецени, с оглед на всички обстоятелства в главното производство и на представените от съответния въздушен превозвач доказателства, дали последният е доказал, че тези обстоятелства не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки, и че е взел съобразени с положението мерки, които могат да предотвратят последиците от него, без да прави жертви, които са непоносими спрямо капацитета на предприятието му към съответния момент (вж. в този смисъл решение от 7 юли 2022 г., SATA International — Azores Airlines (Неизправност на системата за зареждане с гориво), C-308/21, EU:C:2022:533, т. 27).
- 29 В това отношение следва да се приеме, че въздушният превозвач е можел да избегне установеното забавяне при товаренето на багаж, ако например е разполагал с възможност да използва за извършването му услугите на друг доставчик, чийто капацитет е достатъчен за навременното натоварване на багажа, от момента, в който е узнал или е трябвало да узнае, че операторът на летището не разполага с такъв капацитет.
- 30 С оглед на всички изложени съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че недостигът на персонал на летищния оператор, отговарящ за товаренето на багаж в самолетите, може да представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба. За да се освободи обаче от предвиденото в член 7 от този регламент задължение за плащане на обезщетение на пътниците, въздушният превозвач, чийто полет е пристигнал с голямо закъснение поради такова извънредно обстоятелство, е длъжен да докаже, че то не е могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки, както и че е предприел съобразени с положението мерки, които могат да предотвратят последиците от него.

По съдебните разноски

- 31 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 (девети състав) реши:

Член 5, 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

трябва да се тълкува в смисъл, че

недостигът на персонал на летищния оператор, отговарящ за товаренето на багаж в самолетите, може да представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба. За да се освободи обаче от предвиденото в член 7 от този регламент задължение за плащане на обезщетение на пътниците, въздушният превозвач, чийто полет е пристигнал с голямо закъснение поради такова извънредно обстоятелство, е длъжен да докаже, че то не е могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки, както и че е предприел съобразени с положението мерки, които могат да предотвратят последиците от него.

Подписи