



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

26 юни 2019 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 3 — Обезщетяване на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Обхват — Освобождаване от задължението за обезщетяване — Понятие „извънредни обстоятелства“ — Наличие на гориво върху една от пистите на летището“

По дело C-159/18

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от мировия съдия, трети кантон на Шарльороа (Белгия), с акт от 31 януари 2018 г., постъпил в Съда на 27 февруари 2018 г., в рамките на производство по дело

André Moens

срещу

Ryanair Ltd,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: М. Vilaras, председател на състава, К. Jürimäe, D. Šváby (докладчик), S. Rodin и N. Piçarra, съдии,

генерален адвокат: Е. Танчев,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за А. Moens, от N. Leys, advocaat,
- за Ryanair Ltd, от С. Price, адвокат,
- за германското правителство, първоначално от Т. Henze, М. Hellmann и А. Berg, а впоследствие от М. Hellmann и А. Berg в качеството на представители,
- за полското правителство, от В. Majczyna, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от J. Hottiaux и N. Yerrell, в качеството на представители,

* Език на производството: френски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 19 декември 2018 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване е относно 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).
- 2 Преюдициалното запитване е отправено в рамките на спор между г-н André Moens и Ryanair Ltd, въздушен превозвач, относно отказа на последния да заплати обезщетение на този пътник, чийто полет е имал голямо закъснение.

Правна уредба

Правото на Съюза

- 3 Съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:
 - „(14) Съгласно Конвенцията от Монреал [за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (ОВ L 194, 2001 г., стр. 39; Специално издание на български език 2007 г., глава 7, том 8, стр. 113)], задълженията на опериращите въздушни превозвачи следва да бъдат ограничени или отменени, в случаите когато дадено събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. Такива обстоятелства може да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с експлоатацията на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач.
 - (15) 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, въпреки че са взети необходимите мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети“.
- 4 Под заглавието „Отмяна“, член 5 от посочения регламент гласи:
 - „1. При отмяна на полет, съответните пътници:
 - [...]
 - в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, [...]
 3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен [А]а 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.

[...]“.

- 5 Под заглавието „Право на обезщетение“, член 7, параграф 1 от споменатия регламент предвижда:

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

- а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;

[...]“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 6 Г-н Моенс прави резервация за полет на Ryanair от Тревизо (Италия) до Шарльороа (Белгия).
- 7 Полетът е осъществен на 21 декември 2015 г. със закъснение при пристигането от 4 часа и 23 минути, което се дължи на наличието на гориво на една от пистите на летището в Тревизо, станало причина за затварянето на тази писта за повече от два часа, и вследствие на това — за отлагане на излитането на самолета, осъществяващ този полет.
- 8 Поради това закъснение от повече от три часа г-н Моенс иска от Ryanair да му заплати обезщетението от 250 EUR, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004.
- 9 Тъй като Ryanair отказва да уважи това искане, като се мотивира с обстоятелството, че това голямо закъснение на въпросния полет се дължи на „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, г-н Моенс сезира мировия съдия, трети кантон на Шарльороа (Белгия), за да получи исканото обезщетение.
- 10 Тогава тази юрисдикция си задава въпроса дали наличието на гориво на една от пистите на летището на Тревизо, в основата на такова закъснение, може да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба.
- 11 При тези обстоятелства мировият съдия, трети кантон на Шарльороа, решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) [...] Попада ли разглежданото по настоящото дело обстоятелство, а именно разливането на гориво върху писта за излитане, довело до нейното затваряне, в обхвата на понятието „събитие“ по смисъла на точка 22 от решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), или в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на съображение 14 от [Регламент № 261/2004] съгласно тълкуването му в решение от 31 януари 2013 г., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), или [...] тези две понятия се припокриват?
- 2) [...] Трябва ли член 5, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че събитие като разглежданото по настоящото дело, тоест разливането на гориво върху писта за излитане, довело до затварянето на тази писта, трябва да се счита за събитие, присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач, и следователно не би могло да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“, което може да освободи въздушния превозвач от задължението му за обезщетяване на пътниците в случай на голямо закъснение на извършен с този самолет полет?

- 3) Ако събитие като разглежданото в настоящия спор, а именно разливането на гориво върху пистата за излитане, довело до нейното затваряне, следва да се счита за „извънредно обстоятелство“, трябва ли от това да се заключи, че за въздушния превозвач то представлява „извънредно обстоятелство“, което не е могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки?“.

По въпросите

По първия и втория въпрос

- 12 В началото следва да се отбележи, че от дадените от запитващата юрисдикция указания не се установява разлятото върху пистата за излитане гориво, причина за голямото закъснение на полета, предмет на главното производство, да е от въздухоплавателно средство на превозвача, осъществил този полет, а именно Ryanair.
- 13 При това положение първият и вторият въпрос, които е уместно да бъдат разгледани заедно, следва да се разбират в смисъл, че запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 5, параграф 3 във връзка със съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че наличието на гориво върху пистата на летище, станало причина за затварянето ѝ, и като следствие от това — за голямото закъснение на полет от или към това летище, спада към понятието „извънредни обстоятелства“, по смисъла на тази разпоредба, когато това гориво не е изтекло от въздухоплавателно средство на превозвача, осъществил този полет.
- 14 Волята на законодателя на Съюза е била при отмяна на полет или при голямо закъснение, тоест такова, което е от три или повече часа, да установи за въздушните превозвачи задълженията по член 5, параграф 1 от Регламент № 261/2004 (решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 19 и цитираната съдебна практика).
- 15 Съгласно съображения 14 и 15 и член 5, параграф 3 от този регламент, като изключение от разпоредбите на параграф 1 от този член, 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 необходими 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 това положение да доведе до отмяна или голямо закъснение на съответния полет (решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 19 и цитираната съдебна практика).
- 16 Съгласно постоянната съдебна практика като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 могат да се квалифицират 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 (решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 20 и цитираната съдебна практика).
- 17 Във връзка с това трябва да се отбележи, че квалификацията „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба трябва да се прави от гледна точка само на обстоятелството в основата на отмяната или голямото закъснение на съответния полет, без да трябва да се

преценява предварително, и както, изглежда, смята запитващата юрисдикция, дали това обстоятелство представлява събитие по смисъла на точка 22 от решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

- 18 Що се отнася до това дали наличието на гориво върху писта на летище, станало причина за затварянето ѝ, и като следствие от това за голямото закъснение на полет от или към това летище, спада към понятието „извънредни обстоятелства“, по смисъла на тази разпоредба, когато източникът на това гориво не е въздухоплавателно средство на превозвача, осъществил този полет, следва да се отбележи, че по принцип такова обстоятелство не може да се счита за присъщо на функционирането на въздухоплавателното средство, с което е осъществен този полет (вж. по аналогия решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 24).
- 19 Следователно такова обстоятелство не може поради неговото естество или произход да се счита за присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач (вж. по аналогия решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 26).
- 20 Освен това то се намира извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач, доколкото поддръжката на пистите изобщо не е отговорност на този превозвач (вж. в този смисъл решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 26) и взетото от компетентните летищни власти решение за затваряне на пистите на летище е задължително за въздушните превозвачи.
- 21 Поради това наличието на гориво на пистата на летище, станало причина за затварянето ѝ, и като следствие от това за голямо закъснение на полет, трябва да се квалифицира като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.
- 22 С оглед на изложените по-горе съображения на първия и втория въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 във връзка със съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че наличието на гориво на пистата на летище, станало причина за затварянето ѝ, и като следствие от това — за голямото закъснение на полет от или към това летище, спада към понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, когато това гориво не е от въздухоплавателно средство на превозвача, осъществил този полет.

По третия въпрос

- 23 С третия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 5, параграф 3 във връзка със съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че наличието на гориво на писта на летище, станало причина за затварянето ѝ, за което е установено, че има характер на „извънредно обстоятелство“, трябва да се счита за обстоятелство, което не е могло да бъдат избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки по смисъла на тази разпоредба.
- 24 Във връзка с това следва да се припомни, както се установява в точка 15 от настоящото решение, че член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004 освобождават въздушния превозвач от задължението му за плащане на обезщетение на пътниците, ако той може да докаже, че отмяната или закъснението от три или повече часа при пристигане на полет се дължи на извънредни обстоятелства, които не е могло да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки.
- 25 Тъй като не всички извънредни обстоятелства освобождават от отговорност, този, който иска да се позове на тях, трябва да установи, че във всеки случай те не биха могли да бъдат избегнати чрез съобразени със ситуацията мерки, тоест чрез мерки, които в момента на настъпването на

- тези извънредни обстоятелства отговарят по-специално на технически и икономически условия, поносими за съответния въздушен превозвач (вж. решение от 4 май 2017 г., Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 28).
- 26 Така той трябва да установи, че дори като използва всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които разполага, явно не би могъл — освен с цената на непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието си към дадения момент — да не допусне извънредните обстоятелства, с които се сблъсква, да доведат до отмяната на полета или до закъснение при пристигането му от три или повече часа (решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 29).
- 27 По този начин Съдът придава гъвкаво и индивидуализирано значение на понятието „необходима мярка“, като оставя на националната юрисдикция да прецени дали при обстоятелствата в конкретния случай може да се приеме, че въздушният превозвач е взел съобразени с положението мерки (решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 30), като в същото време посочва, че трябва да се вземат предвид само мерките, за които той действително носи отговорност, и да се изключат тези, които са от компетентността на трети лица, като например компетентни в това отношение оператори на летища или полетни диспечери (решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 43).
- 28 В случая, както по същество отбелязва генералният адвокат в точки 35 и 36 от заключението си, изправен пред решение на летищните органи да затворят пистата за излитане на летище, въздушният превозвач е длъжен да се съобрази с това и да чака решението на тези органи да отворят отново тази писта или всяка друга алтернативна мярка. При това положение въздушен превозвач като този по делото в главното производство не е имал възможност евентуално да вземе необходимите мерки, за да избегне спорното „извънредно обстоятелство“.
- 29 От изложените по-горе съображения следва, че на третия въпрос трябва да се отговори, че член 5, параграф 3 във връзка със съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че наличието на гориво на пистата на летище, станало причина за затварянето ѝ, за което е установено, че има характер на „извънредно обстоятелство“, трябва да се счита за обстоятелство, което не би могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки по смисъла на тази разпоредба.

По съдебните разноски

- 30 С оглед на обстоятелството, че за страните в 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 (четвърти състав) реши:

- 1) Член 5, параграф 3 във връзка със съображения 14 и 15 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 наличието на гориво на пистата на летище, станало причина за затварянето ѝ, и като следствие от това — за голямото закъснение на полет от или към това летище, спада към понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, когато това гориво не е от въздухоплателно средство на превозвача, осъществил този полет.**

- 2) Член 5, параграф 3 във връзка със съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че наличието на гориво на писта на летище, станало причина за затварянето ѝ, за което е установено, че има характер на „извънредно обстоятелство“, трябва да се счита за обстоятелство, което не би могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки по смисъла на тази разпоредба.

Подписи