



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

4 май 2017 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 — Сблъсък на самолет с птица — Понятието „извънредни обстоятелства“ — Понятието „необходими мерки“ за предотвратяване на извънредно обстоятелство или на последиците от такова обстоятелство“

По дело C-315/15

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Obvodní soud pro Prahu 6 (Районен съд Прага 6, Чешка република) с акт от 28 април 2015 г., постъпил в Съда на 26 юни 2015 г., в рамките на производство по дело

Marcela Pešková,

Jiří Peška

срещу

Travel Service a.s.,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: L. Bay Larsen, председател на състава, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan и D. Šváby (докладчик), съдии,

генерален адвокат: Y. Bot,

секретар: V. Tourrès, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 13 юли 2016 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за г-жа Pešková и г-н Peška, от D. Sekanina, advokát,

— за Travel Service a.s., от J. Bureš, advokát,

— за чешкото правителство, от M. Smolek и J. Vlášil, в качеството на представители,

* Език на производството: чешки.

- за германското правителство, от М. Kall, в качеството на представител,
- за италианското правителство, от G. Palmieri в качеството на представител, подпомагана от F. Di Matteo, avvocato dello Stato,
- за полското правителство, от В. Majczyna, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от К. Simonsson и Р. Ondrusek, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 28 юли 2016 г.,

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).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор на г-жа Marcela Pešková и г-н Jiří Peška с Travel Service a.s., въздушен превозвач, относно отказа на последния да им плати обезщетение за дълго закъснение на полет.

Правна уредба

- 3 Съображения 1, 7, 14 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:
 - „(1) Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на [потребителите].
 - [...]
 - (7) За да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, би следвало да се поемат от опериращия въздушен превозвач, който извършва или има намерение да извърши полет, независимо от това дали със собствен самолет, на сух или мокър лизинг, или на друга база.
 - [...]
 - (14) Съгласно Конвенцията от Монреал, задълженията на опериращите въздушни превозвачи би следвало 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 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 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.

[...]“.

5 Член 7 от споменатия регламент, озаглавен „Право на обезщетение“, в параграф 1 предвижда:

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

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

[...]“.

6 Член 13 от същия регламент, озаглавен „Право на поправка на вредите“, гласи:

„В случаите, когато опериращ въздушен превозвач плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от настоящия регламент, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално, настоящият регламент по никакъв начин не ограничава опериращия въздушен превозвач да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което опериращият въздушен превозвач има договор. По същия начин, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или трето лице, различно от пътника, с когото опериращ въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от опериращия въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

7 Ищците в главното производство са направили резервация за полет на Travel Service от Бургас (България) до Острава (Чешка република).

8 Полетът е осъществен на 10 август 2013 г. със закъснение при пристигането от пет часа и двадесет минути.

9 Той спада към следната планирана поредица от полети: Прага — Бургас — Бърно (Чешка република) — Бургас — Острава.

- 10 По време на полета от Прага до Бургас е установен технически проблем в реверсивния механизъм. Отстраняването му налага да се извърши ремонт, който отнема час и четиридесет и пет минути.
- 11 Според Travel Service при кацането в Бърно на полета от Бургас самолетът се сблъсква с птица, поради което му е извършена проверка, без да са му открити никакви повреди. Въпреки това с частен самолет Travel Service изпраща от Слани (Чешка република) до Бърно техник, който да удостовери годността за допускане до експлоатация на самолета. Той разбира от екипажа, че друго дружество вече е извършило проверка, но че Sunwing, чиято собственост е самолетът, е отказало да приеме за валидно разрешението му за извършване на такива проверки. Travel Service отново проверява вече почистеното място на сблъсъка, но не открива следи върху двигателите или други части на самолета.
- 12 След това самолетът извършва полети от Бърно до Бургас и от Бургас до Острава, с последния от които ищците пътуват.
- 13 На 26 ноември 2013 г. ищците предявяват иск пред Obvodní soud pro Prahu 6 (Районен съд Прага 6, Чешка република), като всеки от тях претендира да му бъде платена сума от около 6 825 чешки крони (CZK) (приблизително 250 EUR) на основание член 7, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004. С решение от 22 май 2014 г. този съд уважава иска им с мотива, че обстоятелствата по случая не могат да се квалифицират като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от посочения регламент, тъй като след технически инцидент като сблъсък с птица Travel Service следва само да избере процедурата за допускане до експлоатация на самолета. Според Obvodní soud pro Prahu 6 (Районен съд Прага 6, Чешка република) Travel Service освен това не е доказало, че е направило всичко, за да избегне закъснението на полета, а само е посочило, че след сблъсъка на самолета с птица „е било необходимо“ да се изчака пристигането на притежаващ разрешение техник.
- 14 На 2 юли 2014 г. Travel Service обжалва това решение. С определение от 17 юли 2014 г. Městský soud v Praze (Градски съд Прага, Чешка република) отхвърля жалбата му като недопустима, с мотива че решението на Obvodní soud pro Prahu 6 (Районен съд Прага 6) съдържа две отделни искания, нито едно от които не надхвърля сумата от 10 000 CZK (приблизително 365 EUR).
- 15 На 18 август 2014 г. Travel Service подава пред Ústavní soud (Конституционен съд, Чешка република) конституционна жалба срещу решението от 22 май 2014 г. на Obvodní soud pro Prahu 6 (Районен съд Прага 6, Чешка република). С решение от 20 ноември 2014 г. Ústavní soud (Конституционен съд) уважава жалбата и отменя решението на Obvodní soud pro Prahu 6 (Районен съд Прага 6), с мотива че последният е нарушил основните права на Travel Service на справедлив съдебен процес и на достъп до правосъдие, тъй като в качеството си на юрисдикция, чиито решения не подлежат на обжалване, е бил длъжен да отправи преюдициално запитване до Съда на основание член 267 ДФЕС, щом отговорът на въпроса — дали сблъсъкът на самолет с птица, заедно с другите технически събития, би трябвало да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 — не произтича ясно нито от този регламент, нито на практиката на Съда.
- 16 Делото е върнато за ново разглеждане от Obvodní soud pro Prahu 6 (Районен съд Прага 6). Този съд иска да се установи, най-напред, дали сблъсък на самолет с птица попада 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 „извънредно обстоятелство“ по смисъла на съображение 14 от споменатия регламент съгласно тълкуването му в решение от 31 януари 2013 г., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43) или дали тези две понятия не се сливат. По-нататък, той иска да се установи дали такива събития не са присъщи за нормалното упражняване на дейността по въздушен транспорт, като се имат предвид, от една страна, честотата им, и от друга страна, фактът, че превозвачът нито може да ги предвиди, нито

може да упражнява някакъв контрол върху тях, след като такъв контрол се упражнява от оператора на летището. Освен това той иска да се установи дали техническите повреди вследствие на такъв сблъсък и взетите във връзка с тях административни и технически мерки също трябва да се разглеждат като изключителни обстоятелства, както и до каква степен те могат да се считат за необходими. Накрая, той иска да се установи как следва да се разглежда закъснение от три или повече часа, причинено, както в случая в главното производство, от комплекс от причини, а именно поправка на техническа повреда, а след това и извършени поради сблъсък с птица контролни процедури.

17 При тези условия *Obvodní soud pro Prahu 6* (Районен съд Прага 6) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

- „1) Как следва да се квалифицира сблъсък на самолет с птица — като „събитие“ по смисъла на точка 22 от решение от 22 декември 2008 г. *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771) или като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на съображение 14 от Регламент № 261/2004, или [такъв сблъсък] не може да се квалифицира с нито едно от тези понятия?
- 2) Ако сблъсъкът между самолет и птица представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на съображение 14 от [Регламент № 261/2004], могат ли превантивни контролни механизми, установени по-специално около летищата (например за отблъскване на птици чрез звукови средства, сътрудничество с орнитолози, отстраняване на местата, където птиците обикновено се събират или летят, отблъскването им чрез светлинни средства и др.), да се считат за необходими мерки, които въздушният превозвач трябва да предприеме с цел предотвратяване на подобен сблъсък? Какво в настоящия случай представлява „събитие“ по смисъла на точка 22 от решение [от 22 декември 2008 г., *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771)]?
- 3) Ако сблъсък на самолет с птица представлява „събитие“ по смисъла на точка 22 от [решение от 22 декември 2008 г., *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771)], може ли да се приеме, че такъв сблъсък е „събитие“ и по смисъла на съображение 14 от [Регламент № 261/2004], и може ли в такъв случай поредицата от технически и административни мерки, които даден въздушен превозвач трябва да предприеме вследствие на сблъсък на самолет с птица, независимо че той не е довел до повреда на самолета, да се считат за „извънредно обстоятелство“ по смисъла на съображение 14 от [Регламент № 261/2004]?
- 4) Ако поредицата от технически и административни мерки, предприети вследствие на сблъсък на самолет с птица, независимо че той не е довел до повреда на самолета, представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на съображение 14 от [Регламент № 261/2004], може ли да се изисква като необходима мярка при планирането на полети въздушният превозвач да взема предвид евентуалната необходимост от предприемане на такива технически и административни мерки вследствие на сблъсък на самолета с птица и да предвижда това обстоятелство в разписанието на полета?
- 5) Как трябва да се прецени задължението на въздушния превозвач да плати обезщетение, предвидено в член 7 от [Регламент № 261/2004], в случаите, в които закъснението е причинено не само от административни и технически мерки, предприети вследствие на сблъсък на самолет с птица, независимо че той не е довел до повреда на самолета, но в значителна степен и от отстраняване на технически проблем, който не е свързан с този сблъсък“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 18 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че сблъсък на самолет с птица попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.
- 19 Най-напред, следва да се напомни, че съгласно волята на законодателя на Съюза при отмяна на полет или при голямо закъснение, тоест такова, което е от три или повече часа, за въздушните превозвачи възникват задълженията по член 5, параграф 1 от Регламент № 261/2004 (решение от 23 октомври 2012 г., *Nelson и др.*, C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 40).
- 20 На основание съображения 14 и 15, както и член 5, параграф 3 от посочения регламент, като дерогация от разпоредбите на параграф 1 от същия член въздушният превозвач се освобождава от задължението си да плати обезщетение на пътниците по член 7 от Регламент № 261/2004, ако 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 (вж. в този смисъл решения от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon и др.*, C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 69 и от 31 януари 2013 г., *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 38).
- 21 В това отношение съображение 14 от споменатия регламент предвижда, че такива обстоятелства могат да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с осъществяването на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач (вж. решение от 22 декември 2008 г., *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 21).
- 22 В този смисъл Съдът вече е постановил, че като извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 могат да се квалифицират събития, 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 (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 23, от 31 януари 2013 г., *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 29 и от 17 септември 2015 г., *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 36).
- 23 Обратно, от практиката на Съда следва, че преждевременното излизане от строя на някои самолетни части не представлява извънредно обстоятелство, тъй като такава повреда остава неразривно свързана с операционната система на самолета. Всъщност такова неочаквано събитие не се намира извън ефективния контрол на въздушния превозвач, тъй като именно той трябва да осигурява поддръжката и доброто функциониране на самолетите, които експлоатира за целите на икономическата си дейност (вж. в този смисъл решение от 17 септември 2015 г., *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 41 и 43).
- 24 В случая сблъсъкът на самолета с птица, както и евентуално причинените от това повреди не са неразривно свързани с операционната система на самолета, тъй като поради своето естество или произход този сблъсък не е присъщ на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намира извън ефективния му контрол. Следователно такъв сблъсък трябва да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

- 25 В това отношение не е от значение дали действително сблъсъкът е причинил повреда на съответния самолет. Всъщност целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт, която Регламент № 261/2004 преследва съгласно съображение 1, предполага въздушните превозвачи да не бъдат поощрявани да се въздържат от вземане на необходимите при такъв инцидент мерки, предпочитайки поддържането и точността на полетите си пред целта за гарантиране на сигурност.
- 26 С оглед на изложените съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че сблъсък на самолет с птица попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.

По втория и третия въпрос

Предварителни бележки

- 27 Както бе напомнено в точка 20 от настоящото решение, 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.
- 28 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 12 май 2011 г., Eglītis и Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, т. 25 и цитираната съдебна практика).
- 29 В този смисъл 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 избегне това извънредните обстоятелства, с които се сблъсква, да доведат до отмяната на полета или до закъснение при пристигането му от три или повече часа (вж. в този смисъл решения от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 61 и от 12 май 2011 г., Eglītis и Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, т. 25).
- 30 По този начин Съдът определя индивидуализирано и гъвкаво понятието за необходими мерки, като оставя на националната юрисдикция задачата да прецени дали с оглед на обстоятелствата в конкретния случай може да се приеме, че въздушният превозвач е взел съобразените със ситуацията мерки (вж. в този смисъл решение от 12 май 2011 г., Eglītis и Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, т. 30).
- 31 Изложените съображения следва да се имат предвид при отговора на втория и третия въпрос, с които запитващата юрисдикция иска да се установи какви мерки трябва да вземе въздушният превозвач, за да се освободи от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците по член 7 от Регламент № 261/2004 при сблъсък на самолет с птица, довел до закъснение от три или повече часа при пристигането на полета.

По третия въпрос

- 32 С третия въпрос, който следва да се разгледа най-напред, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че отмяната или голямото закъснение на полет се дължи на извънредни обстоятелства, когато тази отмяна или това закъснение е в резултат на използването от въздушен превозвач на експерт по негов избор за повторно извършване на наложили се поради сблъсък с птица проверки за сигурност, след като такива проверки вече са били извършени от притежаващ разрешение съгласно действащата правна уредба експерт.
- 33 Видно от акта за преюдициално запитване, когато каца след сблъсъка с птицата, съответният опериран от Travel Service самолет е проверен от притежаващо разрешение за това дружество, като повреди по самолета не са открити. Travel Service обаче веднага изпраща техник на място, за да извърши повторна проверка за сигурност, тъй като собственикът на самолета отказва да признае разрешението на извършилото първоначалната проверка дружество.
- 34 В това отношение трябва да се отбележи, че въздушен превозвач, който е изправен пред извънредно обстоятелство като сблъсък на самолета му с птица, следва да приеме съобразени със ситуацията мерки, като използва всички човешки, материални и финансови ресурси, с които разполага, за да избегне, доколкото е възможно, отмяната или голямото закъснение на полетите си.
- 35 В този смисъл, макар Регламент 261/2004 да не засяга свободата на въздушните превозвачи да използват експерти по свой избор за извършване на необходимите след сблъсък с птица проверки, така или иначе, щом като след такъв сблъсък вече е била извършена проверка от притежаващ разрешение за това съгласно действащата правна уредба експерт, което обстоятелство запитващата юрисдикция следва да провери, не би могло да се счита, че втора проверка, водеща при всички условия до закъснение от три или повече часа при кацането на съответния полет, представлява съобразена със ситуацията мярка по смисъла на съдебната практика, цитирана в точка 28 от настоящото решение.
- 36 Освен това и доколкото, видно от акта за преюдициално запитване, собственикът на самолета отказва да признае разрешението на местното дружество, извършило проверката, следва да се напомни, че задълженията на въздушните превозвачи по Регламент № 261/2004 не засягат правото им по член 13 от същия регламент да търсят обезщетение от всяко лице, причинило закъснение, в това число и от трети лица. Едно такова обезщетение би могло да намали и дори да премахне финансовата тежест, която същият превозвач понася поради посочените задължения (решение от 17 септември 2015 г., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 46 и цитираната съдебна практика).
- 37 С оглед на изложените съображения на третия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че отмяната или голямото закъснение на полет не се дължи на извънредни обстоятелства, когато тази отмяна или това закъснение е в резултат на използването от въздушен превозвач на експерт по негов избор за повторно извършване на наложили се поради сблъсък с птица проверки за сигурност, след като такива проверки вече са били извършени от притежаващ разрешение съгласно действащата правна уредба експерт.

По втория въпрос

- 38 С втория въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че „необходими[те] мерки“, които въздушният превозвач е длъжен да вземе, за да намали и дори да предотврати риска от сблъсък с птици и да се освободи така от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците по член 7 от споменатия регламент, включват и използване на контролни мерки за предотвратяване на наличието на такива птици.
- 39 Като пример в това отношение запитващата юрисдикция посочва отблъскване на птиците чрез звукови или светлинни средства, сътрудничеството с орнитолози или също отстраняване на местата, където птиците обикновено се събират или летят. В хода на съдебното заседание пред Съда са посочени и други технически съоръжения за тази цел, които могат да бъдат монтирани на борда на самолетите.
- 40 От акта за преюдициално запитване, както и от обсъжданията по време на съдебно заседание следва също и че превантивният контрол по отношение на птиците би могъл да се осъществява от различни оператори в областта на въздушния транспорт, и по-специално от въздушните превозвачи, операторите на летищата или полетните диспечери на държавите членки.
- 41 Отговорът на втория въпрос следва да е именно в този контекст.
- 42 Видно от член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 7 от същия регламент, необходимите мерки, за да се избегне голямо закъснение и отмяна на полети, следва да се вземат от самия въздушен превозвач.
- 43 Следователно, за да се прецени дали въздушен превозвач действително е взел необходимите превантивни мерки за намаляване и дори за предотвратяване на евентуален риск от сблъсък с птици, позволяващи му да се освободи от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците по член 7 от споменатия регламент, 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.
- 44 В това отношение, когато разглежда конкретния случай съгласно напомнената в точка 30 от настоящото решение съдебна практика, националният съд трябва най-напред да прецени дали при обстоятелства като разглежданите в главното производство съответният въздушен превозвач действително е в състояние по-специално от техническа и административна гледна точка да вземе пряко или косвено превантивни мерки, позволяващи да се намали и дори да се предотврати рискът от сблъсъци с птици.
- 45 Ако не е в състояние да направи това, въздушният превозвач не е длъжен да плаща обезщетение на пътниците по член 7 от Регламент № 261/2004.
- 46 По-нататък, съгласно съдебната практика, напомнена в точка 29 от настоящото решение, ако в действителност съответният въздушен превозвач може да вземе такива мерки, националният съд следва да провери дали те не му налагат да понесе непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието му.
- 47 Накрая, ако може да предприеме такива мерки, без да понесе непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието си, съответният въздушен оператор следва да докаже, че споменатите мерки действително са били взети по отношение на полета, по време на който се е случил сблъсъкът с птица.

48 Предвид изложените съображения на втория въпрос трябва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че „необходими[те] мерки“, които въздушен превозвач е длъжен да вземе, за да намали и дори да предотврати риска от сблъсък с птица и да се освободи така от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците по член 7 от този регламент, включват използването на контролни мерки за предотвратяване наличието на такива птици, при условие че по-специално от техническа и административна гледна точка този въздушен превозвач действително може да вземе такива мерки, без да се налага да прави непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието си, и докаже, че споменатите мерки действително са взети за полета, по време на който се е случил сблъсъкът с птица — условия, за които запитващата юрисдикция следва да провери дали са изпълнени.

По петия въпрос

49 С петия въпрос, който следва да се разгледа по-нататък, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че в случаите, когато закъснение при пристигане от три или повече часа, причинено не само от извънредно обстоятелство, което не би могло да се избегне със съобразени със ситуацията мерки и по отношение на което въздушният превозвач е взел всички необходими мерки за предотвратяване дори и на последиците му, но и от друго обстоятелство, което не попада в тази категория, закъснението поради първото обстоятелство трябва да се извади от общата продължителност на закъснението при пристигане на съответния полет, за да се прецени дали за закъснението при пристигане на този полет се дължи обезщетение по член 7 от посочения регламент.

50 В случай като разглеждания в главното производство, при който закъснение от три или повече часа при пристигането се дължи не само на извънредно обстоятелство, но и на друго обстоятелство, което не попада в тази категория, националният съд следва да установи дали по отношение на частта от закъснението, за която въздушният превозвач твърди, че се дължи на извънредно обстоятелство, същият е представил доказателства, че се дължи на извънредно обстоятелство, което не би могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки, и че за предотвратяването на чиито последици е взел всички необходими мерки. Ако това е така, националният съд следва да извади от общата продължителност на закъснението при пристигане на полета закъснението, дължащо се на това извънредно обстоятелство.

51 В такъв случай, за да прецени дали за закъснението при пристигане на полета се дължи обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, националният съд би трябвало да вземе предвид единствено закъснението, дължащо се на нямащото извънреден характер обстоятелство, като обезщетение за него се дължи само ако то е от три или повече часа при пристигането на съответния полет.

52 Ако обаче за частта от закъснението, за която въздушният превозвач твърди, че се дължи на извънредно обстоятелство, се установи, че причината е извънредно обстоятелство, по отношение на което не са били взети мерки в съответствие с изискванията, напомнени в точка 50 от настоящото решение, то на такова обстоятелство въздушният превозвач не може да се позове, за да иска от общата продължителност на закъснението при пристигане на съответния полет да се извади дължащото се на това извънредно обстоятелство закъснение.

- 53 При това, за да прецени дали в такъв случай член 7 от Регламент № 261/2004 е приложим, националният съд би трябвало да вземе предвид не само закъснението, дължащо се на нямащото извънреден характер обстоятелство, но и това, дължащо се на извънредното обстоятелство, по отношение на което не са били взети мерки в съответствие с посочените изисквания.
- 54 С оглед на всички изложени съображения на петия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че в случаите, когато закъснение от три или повече часа при пристигане, причинено не само от извънредно обстоятелство, което не би могло да се избегне със съобразени със ситуацията мерки и по отношение на което въздушният предприемач е взел всички необходими мерки за предотвратяване дори и на последиците му, но и от друго обстоятелство, което не попада в тази категория, закъснението поради първото обстоятелство трябва да се извади от общата продължителност на закъснението при пристигане на съответния полет, за да се прецени дали за закъснението при пристигане на този полет се дължи обезщетение по член 7 от този регламент.

По четвъртия въпрос

- 55 С четвъртия въпрос, който следва да се разгледа накрая, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че въздушен превозвач, чийто самолет е претърпял сблъсък с птица, е длъжен — като една от необходимите мерки, които трябва да вземе — да предвиди още при планирането на полетите си достатъчен запас от време за извършването на изискваните проверки за сигурност.
- 56 В случая следва да се констатира, че от представеното от запитващата юрисдикция изложение на фактите в главното производство по никакъв начин не се установява спорното закъснение от три или повече часа при пристигането на полета да е било причинено от евентуална липса на предвиден от страна на съответния въздушен превозвач достатъчен запас от време за извършване на изискваните проверки за сигурност.
- 57 Съгласно установената съдебна практика, макар с оглед на разпределянето на правомощията в рамките на преюдициалното производство единствено националната юрисдикция да е компетентна да определя предмета на въпросите, които възнамерява да постави на Съда, все пак Съдът може да откаже да се произнесе по преюдициален въпрос по-специално ако повдигнатият проблем е чисто хипотетичен или ако не разполага с необходимите фактически обстоятелства, за да бъде полезен с отговора на поставения му въпрос (вж. в този смисъл решение от 17 март 2016 г., *Aspigo*, C-40/15, EU:C:2016:172, т. 17 и цитираната съдебна практика).
- 58 Случаят тук е такъв.
- 59 Поради това на втория въпрос не следва да се отговаря.

По съдебните разноски

- 60 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 (трети състав) реши:

- 1) 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, във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004, трябва да се тълкува в смисъл, че сблъсъкът на самолет с птица попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба
- 2) Член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че отмяната или голямото закъснение на полет не се дължи на извънредни обстоятелства, когато тази отмяна или това закъснение е в резултат на използването от въздушен превозвач на експерт по негов избор за повторно извършване на наложили се поради сблъсък с птица проверки за сигурност, след като такива проверки вече са били извършени от притежаващ разрешение съгласно действащата правна уредба експерт.
- 3) Член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че „необходими[те] мерки“, които въздушен превозвач е длъжен да вземе, за да намали и дори да предотврати риска от сблъсък с птица и да се освободи така от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците по член 7 от този регламент, включват използването на контролни мерки за предотвратяване на наличието на такива птици, при условие че по-специално от техническа и административна гледна точка този въздушен превозвач действително може да вземе такива мерки, без да се налага да прави непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието си, и докаже, че споменатите мерки действително са взети за полета, по време на който се е случил сблъсъкът с птица — условия, за които запитващата юрисдикция следва да провери дали са изпълнени.
- 4) Член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че в случаите, когато закъснение от три или повече часа при пристигане, причинено не само от извънредно обстоятелство, което не би могло да се избегне със съобразени със ситуацията мерки и по отношение на което въздушният предприемач е взел всички необходими мерки за предотвратяване дори и на последиците му, но и от друго обстоятелство, което не попада в тази категория, закъснението поради първото обстоятелство трябва да се извади от общата продължителност на закъснението при пристигане на съответния полет, за да се прецени дали за закъснението при пристигане на този полет се дължи обезщетение по член 7 от този регламент.

Подписи