



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

4 април 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“ — Повреда на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата на летище чужд обект“

По дело C-501/17

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия) с акт от 25 юли 2017 г., постъпил в Съда на 18 август 2017 г., в рамките на производство по дело

Germanwings GmbH

срещу

Wolfgang Pauels,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: М. Vilaras, председател на четвърти състав, изпълняващ функцията на председател на трети състав, J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan и D. Šváby (докладчик), съдии,

генерален адвокат: Е. Танчев,

секретар: D. Dittert, началник на отдел,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 17 септември 2018 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за Germanwings GmbH, от W. Bloch и Y. Pochyla, Rechtsanwälte,
- за г-н Pauels, от E. Stamer и M. Hofmann, Rechtsanwälte,
- за германското правителство, от T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall, J. Techert и A. Berg, в качеството на представители,
- за полското правителство, от B. Majczyna, в качеството на представител,

* Език на производството: немски.

– за Европейската комисия, от К. Simonsson, В. Bertelmann и К.-Ph. Wojcik, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 22 ноември 2018 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 между г-н Wolfgang Pauels и Germanwings GmbH, въздушен превозвач, относно отказа на последния да плати обезщетение на този пътник за голямо закъснение на полет.

Правна уредба

- 3 Съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(14) Съгласно Конвенцията от Монреал, 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 Член 5 („Отмяна“) от този регламент предвижда следното в параграфи 1 и 3:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

- в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:
 - і) 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 не по-късно от 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 не по-късно от 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“.

- 5 Член 7 („Право на обезщетение“) от споменатия регламент предвижда в параграф 1, буква а):

„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 преюдициалният въпрос

- 6 Г-н Pauels резервира полет с Germanwings от Дъблин (Ирландия) до Дюселдорф (Германия).
- 7 Полетът е осъществен на 28 август 2015 г., като пристига със закъснение от три часа и двадесет и осем минути.
- 8 Germanwings отказва да уважи искането за обезщетение на г-н Pauels със съображението, че закъснението на съответния полет се дължи на „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, което освобождава Germanwings от задължението за обезщетяване, предвидено в член 5, параграф 1 от този регламент.
- 9 В тази насока Germanwings изтъква, че причината за закъснението е, че при подготовката на разглеждания полет в една от гумите на самолета, предвиден да извърши полета, е намерен винт, което е наложило съответната гума да бъде сменена.
- 10 Сезиран от г-н Pauels, Amtsgericht Köln (Районен съд Кьолн, Германия) осъжда Germanwings да му изплати 250 EUR ведно с лихви, тъй като приема, че повредата на една от гумите на самолета, причинена от попаднал на пистата винт, е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач, върху което същият може да има ефективен контрол. В подкрепа на решението си Amtsgericht Köln (Районен съд Кьолн) добавя, че анализът му е съобразен и с волята на законодателя, видно от наличието на контрол върху пистата и от правното задължение за упражняване на такъв контрол.
- 11 Germanwings обжалва това решение пред Landgericht Köln (Областен съд Кьолн). Според него Amtsgericht Köln (Районен съд Кьолн) разширил прекомерно сферата, върху която Germanwings може да има контрол. Използването на пистите на дадено летище трябвало да бъде отнесено

към обичайния въздушен трафик, а не към конкретен кръг от задачи на въздушния превозвач. Germanwings смята, че почистването на пистите също не е сред задачите на въздушния превозвач и не попада в обхвата на неговия контрол.

- 12 Landgericht Köln (Областен съд Кьолн) приема, че разрешаването на спора зависи от това дали съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, разглеждан в светлината на съображение 14 от него, повредата на гума поради наличието на винт на пистата е част от нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и, поради нейното естество или причина, реално е обстоятелство извън контрола на този превозвач.
- 13 Той отбелязва, че в редица предходни производства е приемал, че повредата на самолетна гума поради наличието на пистата на гвоздеи или други сходни предмети съставлява „извънредно обстоятелство“, тъй като наличието на такива чужди обекти представлява риск, който е извън контрола на въздушния превозвач, и следователно въздействащо отвън обстоятелство, за разлика от случая, в който някои самолетни части преждевременно са излезли от строя въпреки редовната им поддръжка.
- 14 Той обаче отбелязва практиката в обратния смисъл на други съдилища, по-специално след определение от 14 ноември 2014 г., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), като същевременно посочва, че повредата на самолетна гума поради намиращи се на пистата чужди обекти няма как да се приравни на сблъсък с подвижна стълба за слизване и качване на пътниците като посочената в това определение, а по-скоро трябва да се приравни на сблъсък с птица, както в решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). В тази насока той изтъква, че почистването на пистите се отнася до летищната безопасност и следователно не е отговорност на въздушния превозвач.
- 15 Ето защо той смята, че е необходимо да се отпрати запитване до Съда, като същевременно отбелязва, че ако в настоящия случай трябва да се приеме квалификацията „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, това би наложило той да събере допълнителна информация.
- 16 При тези обстоятелства Landgericht Köln (Областен съд Кьолн) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Представлява ли повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата за кацане или за излитане винт (чужд обект/„Foreign Object Damage“), извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004?“.

По преюдициалния въпрос

- 17 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска 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 повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата на летище чужд обект, като подвижен отломък, попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.
- 18 Нужно е да се припомни, 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 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 19 и цитираната съдебна практика).

- 19 Съгласно съображения 14 и 15 и член 5, параграф 3 от този регламент, както са разтълкувани от Съда, 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 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 (вж. решение от 4 май 2017 г., Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 20 и цитираната съдебна практика), 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; от него обаче не може да се изискват жертви, непоносими с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент (вж. в този смисъл решение от 4 май 2017 г., Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 29 и 34).
- 20 Съгласно постоянната съдебна практика 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 и от 4 май 2017 г., Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 22), като тези две условия са кумулативни (решение от 17 април 2018 г., Krüsemann и др., C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17 и C-290/17—C-292/17, EU:C:2018:258, т. 34).
- 21 По отношение на въпроса дали повредата на гумите на самолет — елементи, абсолютно необходими за неговата работа — може да бъде квалифицирана като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, най-напред следва да се приеме за установено, че преждевременното, дори неочакваното излизане от строя на някои части на даден самолет, поначало представлява събитие, неразривно свързано със системата на работа на самолета (вж. в този смисъл решения от 17 септември 2015 г., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 41 и 42, както и от 4 май 2017 г., Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 23).
- 22 Всъщност въздушните превозвачи редовно имат такива случаи на излизане от строя, предвид на особените условия, при които се извършва въздушният транспорт, и на степента на технологична сложност на самолетите (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 24, определение от 14 ноември 2014 г., Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, т. 19 и решение от 17 септември 2015 г., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 37 и 42).
- 23 В тази насока е безспорно, че самолетните гуми са компоненти, подложени на много голямо напрежение при излитането и кацането, и поради това те са непрестанно изложени на риск от повреда, което оправдава редовните особени строги проверки за безопасност, част от текущите условия на работа на въздушните превозвачи.
- 24 Когато обаче единствената причина за съответната повреда е сблъсъкът с чужд обект — което трябва да бъде доказано от въздушния превозвач — тази повреда не може да се счита за неразривно свързана със системата на работа на машината.
- 25 Такава е по-специално повредата на самолет, причинена от сблъсъка между него и птица (решение от 4 май 2017 г., Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 24), а и, както в главното производство, повреждането на гума от чужд обект, като намиращ се на пистата на летището подвижен отломък.

- 26 Следователно повредата на гума, която се дължи единствено на сблъсъка с чужд обект, намиращ се на пистата на летището, не може поради своето естество или произход да се счита за присъща на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач. В допълнение, предвид на особеното напрежение, което съществува за въздушния превозвач при излитане и кацане и е свързано по-конкретно със скоростта, с която се извършват последните и с изискването за безопасност на пътниците на борда, както и на това, че поддръжката на пистите изобщо не е отговорност на този превозвач, описаното обстоятелство е извън обхвата на неговия ефективен контрол.
- 27 Ето защо такава повреда трябва да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.
- 28 Както следва от точка 78 от заключението на генералния адвокат, подобен извод е в съзвучие с преследваната от Регламент № 261/2004 цел да се гарантира високо равнище на безопасност на пътниците, ползващи въздушен транспорт, която — видно от съображение 1 от него — предполага въздушните превозвачи да не бъдат поощрявани да се въздържат от вземане на необходимите мерки, предпочитайки поддържането и точността на полетите им пред целта за гарантиране на тяхната безопасност.
- 29 Този извод освен това не може да бъде поставен под въпрос с разрешението, изведено в определение от 14 ноември 2014 г., *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377), в което Съдът постановява, че сблъсъкът на самолет с подвижната стълба за слизане и качване на пътниците на дадено летище няма как да бъде квалифициран като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.
- 30 Всъщност при въздушния транспорт на пътници задължително се използва такова оборудване, което позволява на пътниците да се качват на самолета и да слизат от него (определение от 14 ноември 2014 г., *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377, т. 19), и то обикновено се поставя в сътрудничество с екипажа на съответния самолет. Ето защо посоченото обстоятелство няма как да се счита нито за неприсъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач, нито за непопадащо в обхвата на неговия ефективен контрол.
- 31 Както обаче бе припомнено в точка 19 от настоящото решение, когато настъпи „извънредно обстоятелство“, въздушният превозвач се освобождава от задължението си да плати обезщетение на пътниците по член 7 от Регламент № 261/2004 само ако може да докаже, 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; от него обаче не може да се изискват жертви, непоносими с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент.
- 32 В тази насока на съдебното заседание стана ясно, че самолетните гуми се обслужват редовно и се сменят по стандартни процедури, във връзка с които въздушните превозвачи може да разполагат — в обслужваните от тях летища, включително летищата, които не са техният основен хъб — с договори за подмяна на гумите им, които са сключени с дружества за въздушна поддръжка и при подмяна на посочените гуми им осигуряват обслужване с предимство.
- 33 Следователно в случай като разглеждания по главното производство съответният въздушен превозвач трябва да докаже, че е използвал всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които е разполагал, за да не допусне подмяната на гумата, повредена от намиращ се на пистата на летище чужд обект, да доведе до голямо закъснение на съответния полет — което трябва да бъде проверено от запитващата юрисдикция.

- 34 При това положение на въпроса 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 повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата на летище чужд обект, като подвижен отломък, попада в обхвата на понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба.

За да се освободи от задължението си по член 7 от Регламент № 261/2004 да обезщети пътниците обаче въздушният превозвач, чийто полет има голямо закъснение поради такова „извънредно обстоятелство“, е длъжен да докаже, че е използвал всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които е разполагал, за да не допусне подмяната на гумата, повредена от намиращ се на пистата на летище чужд обект, като подвижен отломък, да доведе до посоченото голямо закъснение на съответния полет.

По съдебните разноски

- 35 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:

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 същия регламент, трябва да се тълкува в смисъл, че повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата на летище чужд обект, като подвижен отломък, попада в обхвата на понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба.

За да се освободи от задължението си по член 7 от Регламент № 261/2004 да обезщети пътниците обаче въздушният превозвач, чийто полет има голямо закъснение поради такова „извънредно обстоятелство“, е длъжен да докаже, че е използвал всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които е разполагал, за да не допусне подмяната на гумата, повредена от намиращ се на пистата на летище чужд обект, като подвижен отломък, да доведе до посоченото голямо закъснение на съответния полет.

Подписи