



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

12 март 2020 година *

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Членове 5 и 7 — Право на обезщетение при закъснение или отмяна на полет — Право на повече от едно обезщетение в случай на закъснение или отмяна, засягащо/засягаща не само първоначалната, но и последващата резервация, направена при премаршрутирането — Обхват — Освобождаване от задължението за обезщетяване — Понятие „извънредни обстоятелства“ — Т.нар. част „on condition“ — Технически неизправности, които се отстраняват при поддръжката на самолет“

По дело C-832/18

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Helsingin hovioikeus (Апелативен съд Хелзинки, Финландия) с акт от 20 декември 2018 г., постъпил в Съда от 21 декември 2018 г., в рамките на производство по дело

А и др.

срещу

Finnair Oyj,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: L. S. Rossi, председател на състава, J. Malenovský (докладчик) и F. Biltgen, съдии,

генерален адвокат: Е. Танчев,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за Finnair Oyj, от Т. Väättäinen, asianajaja,
- за финландското правителство, от J. Heliskoski, в качеството на представител,
- за германското правителство, от J. Möller, M. Hellmann и А. Berg, в качеството на представители,
- за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от G. Natale, avvocato dello Stato,

* Език на производството: фински.

- за австрийското правителство, първоначално от J. Schmoll и G. Hesse, а впоследствие от J. Schmoll, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от N. Yerrell и I. Koskinen, 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 членове 5 и 7 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 осем въздушни пътници и авиокомпания Finnair Оуј по повод на искане за обезщетение вследствие на закъснението на предложения от последната полет, с който тези пътници са премаршрутирани.

Правна уредба

- 3 Съгласно съображения 1, 2 и 12—15 от Регламент № 261/2004:
 - „(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 изискванията за защита на клиента.
 - (2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.
- [...]
- (12) Безпокойството и неудобството на пътниците, причинени от отмяна на полети, следва също да се намали. Това следва да се постигне, като се убедят превозвачите да информират пътниците за отменени полети преди времето на отлитане по разписание и, освен това, да им предложат разумно премаршрутиране, така че пътниците да могат да уредят нещата по друг начин. Ако не успеят да направят това, въздушните превозвачи следва да компенсират пътниците, освен когато отмяната става в извънредни обстоятелства, които [не] са могли да бъдат избегнати при вземане на всякакви разумни мерки.
- (13) Пътници, чиито полети са отменени, следва да могат да получат или възстановяване стойността на билетите, или премаршрутиране при задоволителни условия, и за тях следва да се положат съответни грижи, докато чакат по-късен полет.
- (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 2, буква л) от този регламент гласи:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

л) „отмяна“ означава неексплоатация на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

5 Съгласно член 3, параграфи 1 и 2 от посочения регламент:

„1. Настоящият регламент се прилага:

- а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага;
- б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която Договорът се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако опериращият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

2. Параграф 1 се прилага, при условие че пътниците:

- а) имат потвърдена резервация за съответния полет и, освен в случая с отмяната, посочен в член 5, се представят на гишетото за регистрация:
 - ка[к]то е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид (включително по електронен път) от въздушния превозвач, туроператора или упълномощен пътнически агент,или, ако не е посочен час,
 - не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане; или
- б) са прехвърлени от въздушния превозвач или туроператор от полета, за който са имали резервация, на друг полет, независимо от причината“.

6 Член 5 от Регламент № 261/2004 е озаглавен „Отмяна“ и предвижда:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

- а) получават помощ от опериращия въздушен превозвач по член 8; и

- б) получават помощ от опериращия въздушен превозвач по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2, както и при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след заминаването, така както е било планирано за отменения полет, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и
- 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 не по-[рано] 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-[рано] 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.
2. Когато пътниците са информирани за отмяната, се дава обяснение относно възможния алтернативен транспорт.
3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен [д]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.
4. Тежестта на доказване във връзка с въпроса дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета лежи върху опериращия въздушен превозвач“.
- 7 Съгласно член 7 („Право на обезщетение“) от този регламент:
- „1. 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).
- При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание.
2. Когато на пътниците се предложи премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет съгласно член 8 [и] времето на пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет
- а) с два часа за всички полети до 1 500 километра; или
 - б) с три часа за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра; или

в) с четири часа за всички полети, непопадащи под букви а) и б),

оперираният въздушен превозвач може да намали обезщетението, предвидено в параграф 1, с 50 %.

3. Обезщетението, посочено в параграф 1, се изплаща в брой, чрез електронен банков превод, банкови ордери или банкови чекове или, с подписано съгласие на пътника, в пътнически ваучери и/или други услуги.

4. Разстоянията, дадени в параграфи 1 и 2, се измерват по метода на дъгата на големия кръг“.

8 Член 8, параграф 1 от посочения регламент предвижда:

„Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага избор между:

- а) – възстановяване до седем дни по силата на член 7, параграф 3, на пълната стойност на билета на цената, на която е купен, за част или части от неосъщественения път и за част или части от вече осъщественения път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, заедно с, когато е уместно,
 - обратен полет до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност;
- б) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност; или
- в) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 9 Жалбоподателите в главното производство са направили резервация за директен полет на Finnair от Хелзинки (Финландия) до Сингапур.
- 10 Този полет е бил предвиден за 11 октомври 2013 г., 23,55 ч. Той обаче е отменен поради възникнал технически проблем в предназначения за полета самолет.
- 11 След като приемат предложението на Finnair, жалбоподателите в главното производство са премаршрутирани с полета Хелзинки—Сингапур през Чунцин (Китай), заминаващ на следващия ден, 12 октомври 2013 г., в 17,40 ч., и пристигащ в Сингапур на 13 октомври в 17,25 ч.
- 12 Въздушният превозвач, изпълняващ полета Хелзинки—Чунцин—Сингапур, с който са премаршрутирани жалбоподателите в главното производство, е Finnair.
- 13 Премаршрутирането им обаче е забавено поради неизправност на сервомеханизма на щурвала на самолета. Поради това те пристигат в Сингапур на 14 октомври 2013 г. в 00,15 ч.
- 14 Жалбоподателите в главното производство предявяват иск срещу Finnair пред Helsingin käräjäoikeus (Първоинстанционен съд Хелзинки, Финландия), с който искат авиокомпанията да заплати на всеки от тях по 600 EUR, заедно с лихвите, поради отмяната на първоначалния полет

Хелзинки—Сингапур. Освен това те искат Finnair да бъде осъдена да заплати на всеки от тях по 600 EUR, заедно с лихвите, поради закъснението с повече от три часа на полета Хелзинки—Чунцин—Сингапур, с който са премаршрутирани.

- 15 Finnair изплаща на всеки от жалбоподателите в главното производство обезщетение в размер на 600 EUR заради отмяната на първоначалния полет Хелзинки—Сингапур. Авиокомпанията обаче отказва да уважи второто им искане за обезщетение. Finnair смята, че това искане е неоснователно, тъй като Регламент № 261/2004 не задължава въздушния превозвач да изплати на пътника, чийто полет е отменен, обезщетение в случай на закъснение на впоследствие предложения му с цел премаршрутиране полет. Освен това Finnair изтъква обстоятелството, че полетът, с който жалбоподателите в главното производство са се съгласили да бъдат премаршрутирани, е закъснял поради извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от този регламент.
- 16 С решение от 21 юни 2017 г. Helsingin käräjäoikeus (Първоинстанционен съд Хелзинки) отхвърля исканията на жалбоподателите в главното производство за обезщетение поради закъснението на полета, с който те са премаршрутирани, като приема, че Регламент № 261/2004 не дава право на обезщетение на това основание. Затова този съд не се произнася по въпроса дали техническата неизправност, причина за закъснението на полета, с който са премаршрутирани жалбоподателите в главното производство, представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от този регламент.
- 17 Жалбоподателите в главното производство обжалват това решение пред Helsingin hovioikeus (Апелативен съд Хелзинки, Финландия) и искат Finnair да бъде осъдена да изплати на всеки от тях обезщетение в размер на 600 EUR, заедно с лихвите, поради закъснението на полета Хелзинки—Чунцин—Сингапур, с който те са премаршрутирани.
- 18 Finnair иска жалбата да бъде отхвърлена, тъй като, от една страна, жалбоподателите в главното производство нямат право на второ обезщетение съгласно Регламент № 261/2004, и от друга страна, полетът, с който са премаршрутирани, е закъснял поради „извънредни обстоятелства“ по смисъла на този регламент. Авиокомпанията изтъква, че е бил повреден един от трите сервомеханизма на щурвала за управление на извършващия този полет самолет, уточнявайки в това отношение, че става въпрос за самолет Airbus A 330, чийто производител е съобщил (*Technical Follow-up*), че сервомеханизмите на щурвала за управление на няколко самолета от този вид имат скрит производствен или конструкционен дефект. Освен това сервомеханизмът на щурвала бил т.нар. част „on condition“, която се заменяла с нова само при неизправност на старата.
- 19 При тези обстоятелства Helsingin hovioikeus (Апелативен съд Хелзинки) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
 - „1) Трябва ли Регламент № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че въздушният пътник има право на повторно обезщетение съгласно член 7, параграф 1 от същия, когато е получил обезщетение заради отменен полет, въздушният превозвач, изпълняващ полета, с който е премаршрутиран пътникът, е същият като опериращия отменения полет и закъснението на полета, с който пътникът е премаршрутиран след отменения полет, спрямо времето на пристигане по разписание е такова, че дава право на обезщетение?
 - 2) При положителен отговор на първия въпрос, може ли опериращият въздушен превозвач да се позовава на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, когато според издаден от производителя документ за техническо наблюдение на самолети, които вече са в употреба, разглежданата във въпросния документ част на практика

се смята за т.нар. част „on condition“, т.е. за част, която се използва, докато покаже неизправност, и опериращият въздушен превозвач се е подготвил за подмяната ѝ, като постоянно държи на разположение резервна част?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 20 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали Регламент № 261/2004, и в частност член 7, параграф 1 от него, трябва да се тълкува в смисъл, че въздушен пътник, получил обезщетение поради отмяната на полет и приел предложение за премаршрутиране с друг полет, може да иска обезщетение заради закъснението на полета, с който е премаршрутиран, когато това закъснение е с толкова часа, че дава право на обезщетение, и изпълнилият този полет въздушен превозвач е същият, който е трябвало да изпълни отменения полет.
- 21 В това отношение следва да се припомни, че съгласно член 5, параграф 1, буква а) във връзка с член 8, параграф 1 от Регламент № 261/2004 при отмяна на полет опериращият въздушен превозвач предлага на съответните пътници три различни форми на помощ, а именно възстановяване на пълната стойност на билета заедно с обратен полет до първоначалния пункт на излитане, премаршрутиране до техния краен пункт на пристигане при първа възможност или премаршрутиране до техния краен пункт на пристигане на по-късна, удобна за тях дата, в зависимост от наличността на свободни места.
- 22 В случая по главното производство след отмяната на полета, резервиран от въпросните пътници, Finnair им изплаща обезщетение на основание член 7 от Регламент № 261/2004 и им предлага премаршрутиране на основание член 8, параграф 1 от този регламент, което те приемат. Поради техническа повреда на самолета, изпълняващ полета, с който са премаршрутирани, те достигат своя краен пункт на пристигане със закъснение от повече от шест часа след времето на пристигане по разписание, предвидено в одобреното от тях предложение.
- 23 Съдът е постановил, че трябва да се счита, че пътниците на закъснели полети имат право на обезщетението по член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание (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 23 октомври 2012 г., *Nelson и др.*, C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 38).
- 24 При това положение в случай като разглеждания в главното производство се поставя въпросът дали посоченото в предходната точка право на обезщетение, което имат пътниците на закъснели полети, може да бъде предявено и от пътниците, които вследствие на отмяната на техния полет, за която получават обезщетение, са приели направеното от въздушния превозвач на основание член 8, параграф 1 от Регламент № 261/2004 предложение за премаршрутиране и са достигнали своя краен пункт на пристигане три часа или повече след времето на пристигане по разписание на полета, с който са премаршрутирани.
- 25 В това отношение следва да се отбележи, че член 3 от Регламент № 261/2004, който определя приложното поле на последния, предвижда в параграф 2, че посоченият регламент се прилага, при условие че пътниците имат потвърдена резервация за съответния полет или са прехвърлени от въздушния превозвач или туроператора от полета, за който са имали резервация, на друг полет, независимо от причината.

- 26 От тази разпоредба следва, че Регламент № 261/2004 е приложим по-специално в хипотезата, при която вследствие на отмяната на резервирания от въздушния пътник полет въздушният превозвач го премаршрутира до крайния му пункт на пристигане с друг полет.
- 27 Следва обаче да се отбележи, че Регламент № 261/2004 не съдържа нито една разпоредба, която да ограничава правата на пътниците, които, както в случая по главното производство, биват премаршрутирани, в това число евентуално правото им на обезщетение.
- 28 Следователно съгласно цитираната в точка 23 от настоящото решение съдебна практика има право на обезщетение въздушен пътник, който, след като е приел да бъде премаршрутиран с полет, предложен от въздушния превозвач вследствие на отмяната на резервирания полет, е достигнал своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от този въздушен превозвач време за пристигане по разписание.
- 29 Това тълкуване се потвърждава по-специално от две други съображения.
- 30 От една страна, видно от съображение 2 от Регламент № 261/2004, целта на същия е да се преодолеят сериозното безпокойство и неудобство, които причиняват отказаният достъп на борда, отмяната или голямото закъснение на полет.
- 31 Пътници, чиито полети са били отменени или са имали голямо закъснение, както в случая по главното производство, са претърпели обаче такива неудобства както във връзка с отмяната на първоначално резервирания полет, така и впоследствие поради голямото закъснение на полета, с който са премаршрутирани. Следователно се оказва в съответствие с целта за преодоляване на тези сериозни неудобства да се предостави на въпросните пътници право на обезщетение за всяко от тези последователни неудобства.
- 32 От друга страна, в такъв случай, ако въздушният превозвач не беше длъжен да обезщети при предвидените условия съответните пътници, неизпълнението на задължението му за помощ, наложено с член 8, параграф 1 от Регламент № 261/2004, би останало без последици. Доколкото задължението за обезщетяване безспорно подтиква посочения превозвач действително да окаже тази помощ, липсата на такъв подтик би застрашила зачитането на правото на пътниците на премаршрутиране, а това би било в противоречие с обявената в съображение 1 от този регламент цел да се осигури повишена защита.
- 33 С оглед на изложените по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че Регламент № 261/2004, и в частност член 7, параграф 1 от него, трябва да се тълкува в смисъл, че въздушен пътник, получил обезщетение поради отмяната на полет и приел предложение за премаршрутиране с друг полет, може да иска обезщетение заради закъснението на полета, с който е премаршрутиран, когато това закъснение е с толкова часа, че дава право на обезщетение, и изпълнилият този полет въздушен превозвач е същият, който е трябвало да изпълни отменения полет.

По втория въпрос

- 34 С втория си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си за обезщетяване, въздушният превозвач може да се позове на „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, свързани с неизправността на така наречената част „on condition“, а именно част, която се заменя с нова само при неизправност на старата, при положение че постоянно държи на разположение резервна част.

- 35 Като начало следва да се отбележи, че както бе припомнено в точка 11 от Препоръките на Съда към националните юрисдикции относно отправянето на преюдициални запитвания (ОВ С 257, 2018 г., стр. 1), въпреки че за произнасянето си Съдът непременно взима предвид правната и фактическа обстановка по спора в главното производство, така както е определена от запитващата юрисдикция в преюдициалното ѝ запитване, той самият не прилага правото на Съюза към този спор. Когато се произнася по тълкуването или валидността на правото на Съюза, Съдът се старее да даде отговор, полезен за решаването на спора в главното производство, но запитващата юрисдикция е тази, която трябва да направи конкретните изводи от отговора.
- 36 С оглед на тези препоръки Съдът ще се постарее да даде на запитващата юрисдикция насоки, полезни за решаването на спора, с който е сезирана.
- 37 В това отношение следва да се припомни, че съгласно член 5, параграф 3 във връзка със съображения 14 и 15 от Регламент 261/2004, 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 този регламент, 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 26 юни 2019 г., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, т. 15 и цитираната съдебна практика).
- 38 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 и от 26 юни 2019 г., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, т. 16).
- 39 Техническите неизправности, които се отстраняват при поддръжката на летателните апарати, обаче не биха могли по принцип да представляват сами по себе си „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от този регламент (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 25).
- 40 Всъщност Съдът е приел, че въздушните превозвачи редовно имат такива случаи на неизправност, предвид особените условия, при които се извършва въздушният транспорт, и степента на технологична сложност на летателните апарати (решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 22 и цитираната съдебна практика).
- 41 По-конкретно, не представлява извънредно обстоятелство преждевременната, дори неочаквана неизправност на някои части на даден летателен апарат, тъй като поначало е неразривно свързана със системата на работа на апарата (вж. в този смисъл решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 21 и цитираната съдебна практика).
- 42 Установява се обаче, че неизправността на т.нар. част „on condition“, като тази в случая по главното производство, която въздушният превозвач се е подготвил да подмени, държейки постоянно на разположение резервна част, е в съответствие с практиката на Съда, припомнена в точка 38 от настоящото решение, събитие, което поради естеството или произхода си е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и не се намира извън ефективния му контрол, освен ако тази неизправност не е неразривно свързана със системата на работа на самолета — нещо, което запитващата юрисдикция следва да провери.

43 С оглед на изложените по-горе съображения на втория въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си за обезщетяване, въздушният превозвач не може да се позове на „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, свързани с неизправността на така наречена част „on condition“, а именно част, която се заменя с нова само при неизправност на старата, включително когато превозвачът постоянно държи на разположение резервна част, освен ако — като запитващата юрисдикция следва да провери дали това е така — подобна неизправност е събитие, което поради естеството или произхода си не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намира извън ефективния му контрол, като се има предвид обаче, че доколкото поначало е неразривно свързана със системата на работа на самолета, тази неизправност не трябва да се смята за такова събитие.

По съдебните разноски

44 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 (осми състав) реши:

- 1) 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, и в частност член 7, параграф 1 от него, трябва да се тълкува в смисъл, че въздушен пътник, получил обезщетение поради отмяната на полет и приел предложение за премаршрутиране с друг полет, може да иска обезщетение заради закъснението на полета, с който е премаршрутиран, когато това закъснение е с толкова часа, че дава право на обезщетение, и изпълнилият този полет въздушен превозвач е същият, който е трябвало да изпълни отменения полет.
- 2) Член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си за обезщетяване, въздушният превозвач не може да се позове на „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, свързани с неизправността на така наречена част „on condition“, а именно част, която се заменя с нова само при неизправност на старата, включително когато превозвачът постоянно държи на разположение резервна част, освен ако — като запитващата юрисдикция следва да провери дали това е така — подобна неизправност е събитие, което поради естеството или произхода си не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намира извън ефективния му контрол, като се има предвид обаче, че доколкото поначало е неразривно свързана със системата на работа на самолета, тази неизправност не трябва да се смята за такова събитие.

Подписи