

Дело C-127/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

5 март 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Полша)

Дата на акта за преюдициално запитване:

18 февруари 2020 г.

Ищец:

D. Spółka Akcyjna

Ответник:

W. Zrt

[...]

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

18 февруари 2020 г.

Sąd Rejonowy w Gliwicach - VII Wydział Gospodarczy (Районен съд Гливице — VII Търговско отделение), [...]

[...]

след като на 18 февруари 2020 г. в Гливице

в закрито заседание

разгледа делото, образувано по паричен иск на D. Spółka Akcyjna (акционерно дружество D) със седалище във W.

срещу W. Zrt. със седалище в В. (Унгария),

определи:

отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

Трябва ли 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) да се тълкува в смисъл, че въздушен превозвач, чийто самолет се е сблъскал с птица, е длъжен — в рамките на необходимите мерки, които трябва да вземе — да предвиди при планирането на полетите в ротационната система запас от време, който е достатъчен за извършването на изискваната проверка за сигурност?

а при отрицателен отговор:

Трябва ли 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) да се тълкува в смисъл, че въздушен превозвач, чийто самолет се е сблъскал с птица, е длъжен — в рамките на необходимите мерки, които трябва да вземе — да изготви работния план или разпределението на екипажа по такъв начин, че да е готов за изпълнение на полетно дежурство веднага след извършването на изискваната проверка за сигурност, независимо от ограниченията на продължителността на полетите и дежурствата и от изискванията за почивка, предвидени в приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за **[ориг. 2]** определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции [в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета] (ОВ L 296, 2012 г., стр. 1)?

[...]

[ориг. 3] МОТИВИ

ПРЕДМЕТ НА СПОРА И РЕЛЕВАТНИ ФАКТИЧЕСКИ ОБСТОЯТЕЛСТВА

1. Ищецът, D. Spółka Akcyjna със седалище във W (по-рано P. Spółka Akcyjna със седалище във W.), предявява иск срещу ответника, W. Zrt. със седалище в B. (по-рано „Wizz Air Hungary Légitársaság Kft. със седалище в Будапеща“), за заплащане на сумата от 250,00 EUR ведно със законните лихви за забава като обезщетение за закъснял полет, правото на което е придобил чрез договор за цесия на вземане, сключен с пътник от полет W6 1752, обслужван от въздушния превозвач ответник.

2. От безспорните фактически констатации е видно, че първоначалният кредитор, В.К., сключва с W. договор за въздушен превоз, въз основа на който на 4 октомври 2017 г. пътува по въздушната линия Турку—Гданск (полет № W6 1752, маршрут TKU-GDN). Излитането закъснява с над 10 часа спрямо планирания час (STD).
3. Първоначална причина за закъснението е сблъсък на летателната машина, определена за извършване на полета (регистрационен № HA-LXK), с птица. Този самолет бил използван от въздушния превозвач за извършване на полети в ротационна система. Сблъсъкът с птицата се случва по време на полет № W6 1751 (маршрут GDN-TKU), предхождащ непосредствено посочения по-горе полет W6 1752. Съгласно предвидената от превозвача ротационна система между полет № W6 1751 и полет № W6 1752 времето, което е достатъчно за възстановяване на готовността на машината за полет (TAT - turn-around time), е 35 минути — това е времевата разлика между планираното време на пристигане на полет W6 1751 (09:30 UTC) и планираното време на отпътуване на полет W6 1751 (10:05 UTC).
4. Сблъсъкът на самолета с птицата налага извършването на проверка за сигурност (технически преглед) с цел евентуално да се открият повреди по машината и да се провери дали въпреки сблъсъка техническото състояние на самолета позволява да се извърши следващият полет. По време на забавянето, причинено от сблъсъка с птицата и свързания с него технически преглед на самолета, изтича разрешеното време за изпълнение на полетно дежурство от бордния екипаж. За възстановяване на готовността за дежурство трябва да изтече 10-часов период за почивка. Този период изтича, когато след извършената проверка самолетът става технически годен за изпълнение на полета. Забавеният полет е извършен едва след изтичането на периода за почивка.
5. Ответникът превозвач оспорва основанието за своята отговорност, като сред многото изтъкнати доводи по-специално твърди, че забавянето на полета е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки. В това отношение спорът между страните се съсредоточава върху преценката **[ориг. 4]** дали необходимите мерки, които въздушен превозвач трябва да вземе с цел предотвратяване на настъпването или справяне с последиците от настъпването на извънредни обстоятелства, могат да обхванат предвиждането на потенциални и предвидими събития и подходящото съобразяване с тях на обичайната дейност на въздушния оператор.

РЕЛЕВАНТНИ РАЗПОРЕДБИ ОТ НАЦИОНАЛНОТО ПРАВО И ПРАВОТО НА СЪЮЗА

6. 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):

„Член 5

Отмяна

1. При отмяна на полет съответните пътници: [...]

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

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“.

„Член 7

Право на обезщетение

1. При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

а) 250 EUR за всички полети до 1500 километра; [...]“.

7. Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L212, 2018 г., стр. 1):

„Член 32

Делегирани правомощия

[ориг. 5] 1. За целите на експлоатацията на въздухоплавателните средства, посочени в член 2, параграф 1, буква б), различни от безпилотни въздухоплавателни средства, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 128 за определяне на подробни правила по отношение на:

a) условията, на които трябва да отговарят операторите, посочени в член 30, параграф 1, и членовете на техните екипажи във връзка с ограниченията на продължителността на полетите и дежурствата, както и изискванията за почивка на членовете на екипажи; [...]“.

8. Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 2012 г, стр. 1):

„ORO.FTL.100

Обхват

В настоящата подчаст се установяват изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора и членовете на екипажа по отношение на ограниченията на полетното време и времето за дежурства и изискванията за почивка на членовете на екипажа“.

„ORO.FTL.105

Определения

За целите на настоящата подчаст се прилагат следните определения: [...]

11) „период на дежурство“ означава времето, което започва, когато член на екипажа е задължен от оператора да докладва за или да започне дежурство и приключва, когато това лице е освободено от всякакви задължения, включително следполетно дежурство;

12) „полетно дежурство (ПД)“ означава периодът, който започва, когато член на екипажа е задължен да докладва за дежурство, което включва сектор или поредица от сектори, и завършва когато въздухоплавателното средство спре окончателно и двигателите са изключени, в края на последния сектор, в който членът на екипажа действа като действащ член на екипажа; [...]

21) „период на почивка“ означава последователен, непрекъснат и определен период от време, след или преди дежурство, през който член на екипажа е освободен от всички задължения, резерв и състояние на готовност; [...]

25) „готовност“ означава предварително обявен и определен период от време, през който член на екипажа е задължен от оператора да бъде на разположение, за да му бъде възложено изпълнение на полет, позициониране или друго дежурство, без прекъсване от време за почивка;“.

„ORO.FTL.110

[ориг. б] Отговорности на оператора

Операторът: [...]

б) гарантира, че планирането на времето за полетно дежурство дава възможност на членовете на екипажа да са освободени от натоварване достатъчно дълго време, така че да са в състояние да изпълняват задълженията си със задоволително ниво на безопасност при всякакви условия; [...]

ж) осигурява достатъчно дълго време за почивка, за да се даде възможност на членовете на екипажа да преодолеят въздействието на предишни дежурства и да са добре отпочинали до започването на следващия период на дежурство; [...]

и) планира полетните дежурства така, че да бъдат изпълнени в рамките на позволеното време за полетни дежурства, като се взема под внимание необходимото време за изпълнение на предполетните задължения, сектора и времето за междуполетно обслужване; [...]

ПРАВНИТЕ СЪМНЕНИЯ И ТЯХНОТО ЗНАЧЕНИЕ ЗА РАЗРЕШАВАНЕТО НА СПОРА

9. В решение от 23 октомври 2012 г. (съединени дела C-581/10 и C-629/10; ECLI:EU:C:2012:657) Съдът на Европейския съюз тълкува членове 5, 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 като приема, че пътниците на закъснели полети имат право на предвиденото в член 7 обезщетение, „ако понасят поради такива полети загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, тоест когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание“.
10. В следващите решения, постановени по преюдициални запитвания, Съдът на Европейския съюз потвърждава, че въздушен превозвач може да се освободи от отговорност, ако докаже, че възникналият с летателен апарат технически проблем „произтича от 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“ (например решения на Съда на Европейския съюз от 19 ноември 2009 г., C-402/07 и C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, и от 22 декември 2008 г., C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Изяснено е също така, че разпоредбите от общностното право трябва да се тълкуват в смисъл, че в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“, съдържащо се в член 5, параграф от 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004, попадат събития, по-специално сблъсък на самолет с птица, поради които възниква необходимост от извършване на технически преглед на машината

— при това, независимо дали действително са причинили повреда на самолета (решение на Съда на Европейския съюз от 4 май 2017 г., C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342). [ориг. 7]

12. В случая, разглеждан в последното от посочените решения, националният съд, отправяйки до Съда на Европейския съюз поредица от преюдициални въпроси, се стреми по-специално да намери отговор на често възникващото в съдебната практика съмнение дали въздушен превозвач е длъжен — като една от необходимите мерки, които трябва да вземе — да предвиди още при планирането на полетите си в ротационна система достатъчен запас от време за извършването на изискваните проверки за сигурност (т. 55 от мотивите на решението). Предвид обаче връзката между фактическите отношения в разглеждания случай (закъснението на полета е причинено от други фактори, а не само от планирането на полетите в рамките на ротационната система), разрешаването на представения проблем в крайна сметка не е имало значение за разрешаването на спора, което води до отказ да се отговори на поставения въпрос (т. 56—57 от мотивите на решението).
13. Горната проблематика, чиито рамки са достатъчно точно очертани от Съда на Европейския съюз (без обаче да се разрешава по окончателен начин), както и свързаните с нея допълнителни съмнения в правораздаването за пореден път излизат на дневен ред в съдебната практика, което обосновава отправянето на преюдициално запитване с въпросите, посочени в първа точка от настоящото определение.
14. Запитващата юрисдикция има съмнения колко далеч се разпростира задължението, наложено на въздушния превозвач от общностния законодател, за съобразяване с извънредните обстоятелства (сблъсък на самолет с птица) на мерките, които към момента на настъпване на тези обстоятелства отговарят на техническите и икономическите условия, поносими за въздушният превозвач. В положение като разглежданото в главното производство това би означавало да се осигури подходящ запас от време в ротационната система при планирането на полетите, който да позволява извършването на проверка за сигурност на въздухоплавателното средство след сблъсък с птица без пътниците да трябва да понасят вреди, свързани с прекомерно закъснение на полета.
15. Опитвайки се да разгледа посочената проблематика в по-широк план — израз на което съответно е поставеният втори преюдициален въпрос — запитващата юрисдикция иска Съдът на Европейския съюз да даде тълкуване на посочените по-горе разпоредби от правото на Съюза и отговор в каква степен въздушният превозвач трябва да отчете при планирането на своите операции действия, които са вторични, но предвидими и потенциално изчислими, с оглед на непредвидимите, извънредни обстоятелства, които не би могло да се избегнат.

16. Досегашната практика на Съда на Европейския съюз позволява да се изведат общоприложими принципи за оценяване на готовността на въздушния превозвач да приложи икономически и технически мерки с цел предотвратяване на закъснението на полета (решения Съда на Европейския съюз от 12 май 2011 г., [ориг. 8] C-294/10, ECLI: EU:C:2011:303, и от 22 декември 2008 г., C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), но не разсейва в достатъчна степен съмненията, възникващи в това отношение.
17. В разглеждания случай конкретни съмнения у запитващата юрисдикция предизвиква също посоченото в общностната съдебна практика (макар и без по-широко обсъждане) изискване, наложено на въздушния превозвач, да използва всички човешки ресурси, с които разполага — без да понася непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието си — за да избегне прекомерно закъснение на полета поради настъпването на извънредни обстоятелства. Възприемането на ограничително тълкуване — каквото ищецът излага в хода на производството — би означавало изначално да се отхвърли възможността въздушният превозвач да се позове на намиращото се в причинно-следствена връзка с извънредните обстоятелства време за почивка на екипажа на самолета, което води до удължаване на продължителността на закъснение на полета. Основателно съответно би се оказало виждането, че след като допустимите граници на продължителността на работното време и на полетното дежурство са предвидени в разпоредбите от общоприложимото право, а въздушният оператор е бил длъжен да ги вземе предвид при изготвянето на работния план, той е трябвало да предвиди също резерв от персонал за евентуално закъснение на някои от изпълняваните полети, защото самото закъснение на полета — независимо от причините за него — може да се предвиди при планирането и организацията на въздушната дейност. Рискът от неотчитане на този фактор съответно би се оказал в тежест на превозвача. Изглежда обаче, че е нормативно допустимо да се възприеме и различно правно виждане, каквото излага ответникът, освобождаващо въздушния превозвач от задължението да държи в състояние на готовност резервен екипаж на самолета. В противен случай задължението, наложено на превозвачите, би се доближило до необходимостта превозвачът да държи на всяко летище, на което изпълнява въздушни превози, допълнителен персонал, готов да поеме работата на екипажа от закъснелия полет — което също може да се окаже недостатъчна мярка, ако по едно и също време на едно място се окажат повече закъснели полети поради извънредни обстоятелства.
18. Трябва да се отбележи, че проблематиката, свързана с изложените по-горе съмнения, на които са посветени двата преюдициални въпроса, не намира еднакво разрешение в съдебната практика на националните съдилища. В подобни по между им фактически положения националните съдилища — включително в рамките на самата запитваща юрисдикция, а дори и в рамките на едно и също отделение — извършват взаимно изключващи се правни оценки, разрешавайки по различен начин подобни от фактическа и

правна страна случаи [...] [позоваване на съдебната практика на полските съдилища]. [ориг. 9]

- 19.** Изложените съмнения и свързаните с тях различия в съдебната практика показват, че е необходимо Съдът на Европейския съюз на извърши тълкуване на правото на Съюза, за да се гарантира правната сигурност и еднаквото му прилагане от националните съдилища на отделните държави членки на Европейския съюз.

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ