

Анонимизиран текст

Превод

C-308/21 - 1

Дело C-308/21

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

14 май 2021 г.

Запитваща юрисдикция:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Португалия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

25 януари 2021 г.

Ищци:

KU

OP

GC

Ответник:

SATA International – Azores Airlines SA

**Tribunal Judicial da Comarca dos Açores
Juízo Local Cível de Ponta Delgada - Juiz 4**

[...]

Общо исково производство

[...]

По преюдициалното запитване до СЕС — член 94 от Процедурния правилник на СЕС

*

1) Обобщено изложение на предмета на спора и на релевантните факти

Настоящото дело, по което са съединени три отделни дела — е образувано по иск на трима ищци, закупили самолетни билети за два полета, които е трябвало да бъдат изпълнени от летище Лисабон до Автономния регион Азорски острови (острови Сау Мигел и Пику) на 10 май 2017 г.. Единият от полетите е отменен, а ищецът е пренасочен към друг полет, а другият полет излита със закъснение. При всички положения ищите пристигат в местоназначението си със закъснение повече от три часа спрямо времето по разписание.

Причините за закъснението се дължали на неизправност на системата за снабдяване с гориво, възникнала на летището в Лисабон във въпросния ден, считано от 13:19 ч. неочаквано и без каквото и да било предупреждение, поради което се налага да се реорганизируют всички полети, оперирани от базата Лисабон, а не само полетите, оперирани от въпросната самолетна компания и се налагат прехвърляния към централите за гориво на близките летища, за да се преодолее тази неизправност. Следва също да се отбележи, че видно от установените факти, системата за снабдяване с гориво на летище Лисабон не се управлява от него, а от трето лице.

Възниква въпросът дали закъснението с повече от три часа или отмяната на полети поради неизправност в снабдяването с гориво на летището на произход, като се има предвид, че управлението на системата за гориво е отговорност на посоченото летище, представлява „**извънредно обстоятелство**“ съгласно разпоредбата на **член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета**.

*

От фактическа страна е установено следното във връзка с решението по делото:

а.1) по отношение на дело 957/20.5T8PDL

- Ищецът KU закупува с резервация номер NM8E8P билет за полети № S4321 и SP107, които е трябвало да бъдат изпълнени на 10 май 2017 г. с излитане от летището на Лисабон (LIS) в 12:50 ч. и планирано кацане на летище Санта Мария (Азорски острови) (SMA) в 19:15 ч. (местно време) на 10 май 2017 г. с прекачване на летище Понта Делгада (Азорски острови) (PDL), където е трябвало да кацне в 14:15 ч. и да излети в 18:45 ч. (местно време).

2. Ищецът извършва регистрацията си за посочения полет и се качва на въпросния полет.
3. Полет S4321 обаче пристига на местоназначението си — летище Понта Делгада (Азорски острови) (PDL) в 19:30 ч., поради което ищецът изпуска полет SP107.
4. Разстоянието между Лисабон и Санта Мария е 1407,62 км.

а.2) по дело 963/20.0Т8PDL

5. Ищецът GC закупува с резервация № NW53AK билет за полет № S4321, опериран от ответника, който е трябвало да бъде изпълнен на 10 май 2017 г., с излитане от летището на Лисабон (LIS) в 12:50 ч. и планирано кацане на летище Понта Делгада (Азорски острови) (PDL) в 14:15 ч. (местно време).
6. Ищецът извършва регистрацията си за посочения полет и се качва на въпросния полет.
7. Въпросният полет обаче има закъснение, тъй като пристига на летището в Понта Делгада (PDL) в 19:30 ч., а именно с 5 часа и 15 минути закъснение спрямо първоначално планираното време на пристигане.
8. Разстоянието между Лисабон и Понта Делгада е 1422,09 км.

а.3) по дело 961/20.3Т8PDL

9. Ищецът ОР закупува с резервация № 6I9R8M билет за полет № Q S4142, опериран от ответника, който е трябвало да бъде изпълнен на 10 май 2017 г., с излитане от летището на Иля ду Пику (Азорски острови) (PIX) в 17:35 ч. и планирано кацане на летище Лисабон (LIS) в 21:05 ч. (местно време).
10. Полет № S4142 обаче е отменен от ответника.
11. Вследствие на тази отмяна ищецът е премаршрутиран с полет S4136, излитащ в 21:25 ч. до летище Терсейра (TER) с дестинация летище Лисабон (LIS) на 10 май 2017 г.
12. Разстоянието между остров Пику и Лисабон е 1662,34 км.

а.4) по защитата на ответника

13. На 10 май 2017 г. възниква неизправност на системата за снабдяване с гориво на летището в Лисабон, считано от 13:19 ч.
14. Това събитие възниква без предупреждение и неочаквано.

15. Поради това събитие възниква необходимост от реорганизация на всички въздухоплавателни операции с база Лисабон, а не само на операциите на ответника, като се налага пренасочване към центрове за гориво на близките летища, за да се преодолее тази неизправност.
16. Системата за снабдяване с гориво на летище Лисабон не се управлява от летищната администрация, а от трето лице.
17. Полет 54321 е трябвало да бъде изпълнен по маршрута Лисабон - Порто - Понта Делгада.
18. Тъй като е невъзможно изпълнението на полет S4143, който минава през маршрута Лисабон - Иля ду Пику, в планирания час на полет S4142 машината не се намира на място, за да бъде върната (Пику-Лисабон).

*

2) съдържание на националните разпоредби, които могат да намерят приложение в разглеждания случай и евентуално — релевантна национална съдебна практика;

В случая, тъй като става въпрос за прилагането на **европейски регламент — Регламент (ЕО) № 261/2004** — не съществуват относими национални разпоредби.

На национално равнище обаче съществува известно единодушие в съдебната практика относно квалифицирането на посочените по-горе обстоятелства като „**извънредни обстоятелства**“ по смисъла на **член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета**, което повдига някои резерви, поради причините, които ще бъдат изложени по-долу.

Всъщност, тъй като става въпрос за едни и същи полети, по следните дела, постановени в две отделни съдебни решения, е постановено, че авиокомпанията не е била длъжна да изплати обезщетението, предвидено в **член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([дела №] 968/20.0T8PDL; 960/20.5T8PDL; 959/20.1T8PDL; 954/20.0T8PDL; 955/20.9T8PDL)**

*

3) изложение на причините, поради които запитващата юрисдикция изпитва съмнения относно тълкуването или валидността на някои разпоредби на правото на Съюза

В разглеждания случай националният съд изпитва сериозни съмнения относно тълкуването, което следва да се даде на понятието „**извънредни обстоятелства**“, предвидено в **член 5, параграф 3** от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с оглед на посочените по-горе факти и практиката на СЕС по тази разпоредба.

В тази връзка в решение **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹ СЕС най-напред се позовава на **съображение 14** от Регламента, съгласно което като тълкувателно правило е предвидено, че 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, сред които по-специално са **метеорологичните условия, несъвместими с осъществяването на въпросния полет**; при все това СЕС тълкува тази разпоредба ограничително в смисъл, че примерно изброените обстоятелства в съображение 14 могат да се считат за извънредни само когато са свързани със събитие, което **не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач** и, което **поради естеството или произхода си се намира извън ефективния контрол на последния** (точки 15—34, и по-специално точки 22—23). Впрочем струва си да се изчетат мотивите към въпросното решение:

19. Както следва от съображение 12 и от член 5 от Регламент № 261/2004, **общностният законодател е искал да намали безпокойството и неудобството, причинени на пътниците от отмяната на полети, като убеди въздушните превозвачи да обявят предварително отмените и при определени обстоятелства да предложат премаршрутиране съгласно определени критерии. В хипотезата, когато тези мерки не биха могли да се предприемат от посочените превозвачи, общностният законодател ги задължава да обезщетяват пътниците, освен когато отмяната се дължи на извънредни обстоятелства, които не биха могли да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни мерки.**

20. В този контекст е очевидно, че макар член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 да установява принципа на правото на пътниците на обезщетение при отмяна на полет, **параграф 3 от същия член, който определя условията, при които опериращият въздушен превозвач не е длъжен да плати това обезщетение,**

¹ Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia (C-549/07), от 22 декември 2008 г., ECLI:EU:2008:71.

трябва да се разглежда като изключение от този принцип. Ето защо последната разпоредба следва да се тълкува ограничително.

21 В това отношение общият законодател посочва, както следва от съображение 14 от Регламент № 261/2004, че такива обстоятелства могат 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.

22 От това указание в преамбюла на Регламент № 261/2004 следва, че общият законодател не счита, че такива събития, чието изброяване впрочем е само примерно, сами по себе си представляват извънредни обстоятелства, а само че могат да създадат такива обстоятелства. От това произтича, че всички обстоятелства, съпътстващи такива събития, не са непременно причини за освобождаване от задължението за обезщетяване, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) от този регламент.

23 Макар законодателят да е включил в посочения списък „неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета“ и макар да може да се приеме, че даден технически проблем, установен по въздухоплавателното средство, представлява такъв дефект, това не променя факта, че обстоятелствата, свързани с това събитие, могат да се квалифицират като „извънредни“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, ако са свързани със събитието, което, подобно на изброените в съображение 14 от този регламент, не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и поради естеството си или произхода си се намира от ефективния контрол на последния.

Както може да се изведе от тези точки, СЕС предвижда, че член 5, параграф 3 от Регламента трябва да се тълкува ограничително, за да се увеличи степента на защита на пътниците; посочените в съображение 14 обстоятелства не трябва сами по себе си да се считат за „извънредни обстоятелства“, а по-скоро за обстоятелства, които могат да бъдат квалифицирани като извънредни, ако не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и ако поради естеството или произхода си са извън ефективния контрол на последния; в този случай СЕС приема, че технически проблеми, установени при поддръжката на въздухоплавателните средства или дължащи се [ориг. 6] на дефект в тази поддръжка, не могат сами по себе си да представляват „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 (точка 25).

В решение *McDonagh (C-12/11)*² СЕС развива съдебната практика, възпроизведена в предходната точка и приема, че според общоупотребимия език изразът „извънредни обстоятелства“ се отнася буквално до обстоятелства „извън обикновеното“; в контекста на въздушния транспорт те посочват **събитие, което не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и което поради своето естество или произход е извън ефективния му контрол**; СЕС добавя, че става въпрос за всички обстоятелства, които са извън контрола на въздушния превозвач, независимо от естеството и тежестта на тези обстоятелства; в случая Съдът приема, че изригването на вулкана Ейяфятлайокутл и последващото затваряне на въздушното пространство отговарят на понятието „извънредни обстоятелства“ (точки 26—34).

В решение *Van der Lans (C-257/14)*³ Съдът приема, че **предвиденото в член 5, параграф 3 от Регламента изключение трябва да се тълкува ограничително** и че в случай на технически проблеми на въздухоплавателното средство те могат да бъдат квалифицирани като „извънредни“ само в много ограничени случаи, посочени в предходната точка; като пример се посочва положение, при което производителят на самолетите от флота на съответния въздушен превозвач или компетентен орган разкрива, при положение че тези апарати вече са в експлоатация, че са засегнати от скрит производствен недостатък, засягащ сигурността на полетите. Същото се отнася и за вредите, причинени на въздухоплавателните средства от актове на саботаж или тероризъм; **в разглеждания случай Съдът приема, че преждевременното излизане от строя на някои самолетни части не представлява непредвидимо събитие, което е извън ефективния контрол на съответния въздушен оператор, тъй като е присъщо на нормалното упражняване на дейността на превозвача** (точки 32—49).

В решение *Siewert (C-394/14)*⁴ СЕС приема, че ударът в самолет на подвижна стълба за качване на борда, станал на летище, не трябва да се квалифицира като [ориг. 7] „извънредно обстоятелство“, което може да освободи въздушния превозвач от задължението за обезщетяване на пътниците при значително закъснение на полет, опериран с този самолет (точки 12—23).

² Denise McDonagh/Ryanair Ltd (C-12/11), 31 януари 2013 г., **ECLI:EU:C:2013:43**.

³ Corina van der Lans/Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (C-257/14), 17/09/2015, **ECLI:EU:C:2015:618**.

⁴ Sandy Siewert, Emma Siewert, Nele Siewert/Condor Flugdienst GmbH (C-394/14), 14 ноември 2014 г., **ECLI:EU:C:2014:2377**.

В решение *Travel Service a.s (C-315/15)*⁵ СЕС приема, че макар сблъсъкът на самолета с птица да може да се счита за „извънредно обстоятелство“, фактът, че отмяната на полета се дължи на липсата на доверие на авиокомпанията във вещице лице, надлежно оправомощено да извършва проверки за безопасност, поради което същата е поискала повторна проверка от доверено вещице лице, изключва понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента (точки 18—26).

Неотдавна, в решение *Helga Kriisemann и др./TUIfly GmbH (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)*⁶, СЕС постановява, че самоволната стачка на летателния персонал не представлява „извънредно обстоятелство“, което да е в състояние да освободи опериращия въздушен превозвач от задължението му да изплати обезщетение в случай на отмяна или голямо закъснение на полет; всъщност СЕС приема, че спонтанното отсъствие на съществена част от авиационния персонал („самоволна стачка“ като разглежданата в това производство) не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“, тъй като при упражняването на своята дейност обичайно на въздушните превозвачи може да се налага да се справят със спорове, ако не и с конфликти със служителите или с част от тях, следователно рисковете, произтичащи от социалните последици, които съпътстват такива мерки, трябва да се считат за присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач (точки 29—49).

Както изглежда очевидно от тази малка извадка от съдебната практика, СЕС вече е приел, че ситуации като а) технически проблеми, установени при поддръжката на въздухоплавателни средства или дължащи се на дефект при поддръжката, б) преждевременно излизане от строя на някои самолетни части, в) удар в самолет на подвижна стълба за качване на борда на летище, г) недоверие във вещице лице, надлежно оправомощено да извършва проверки за безопасност на въздухоплавателно средство и самоволна стачка на летателен персонал не представляват „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г., като се придържа към ограничителното тълкуване на понятието и на целта за повишаване на нивото на защита на потребителите.

По-специално, запитващата юрисдикция изпитва множество съмнения в това дали положение като изложеното по-горе *не е присъщо на нормалното*

⁵ Marcela Pesková, Jirí Peska/Travel Service a.s (C-318/15), 4 май 2017 г., ECLI:EU:C:2017:342.

⁶ Helga Kriisemann [и др.]/TUIfly GmbH ([Съединени дела 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), ECLI:EU:C:2018:258.

упражняване на дейността на въпросния въздушен превозвач предвид тълкуването, дадено в съдебната практика на СЕС.

Следователно предвид конкретните обстоятелства по делото запитващата юрисдикция изпитва съмнения дали положение като разглежданото в главното производство попада в обхвата на понятието **„извънредни обстоятелства“** по смисъла на разпоредбата на съображение **14** и на **член 5, параграф 3** от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета.

Доколкото от гледна точка на националното право става въпрос за решение, което не подлежи на обжалване предвид цената на иска, съдът е длъжен да отправи преюдициално запитване.

По тази причина запитващата юрисдикция приема, че трябва да отправи преюдициално запитване до СЕС със следния въпрос:

*

„Представлява ли закъснението с повече от три часа или отмяната на полети поради неизправност в снабдяването с гориво на летището на произход, като се има предвид, че управлението на системата за гориво е отговорност на посоченото летище, „извънредно обстоятелство“ по смисъла на разпоредбата на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и Съвета от 11 февруари 2004 г.?“.

*

[...]

[...] [последващо движение на делото]