

Дело C-52/23

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

3 февруари 2023 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

24 януари 2023 г.

Ищец:

flightright GmbH

Отвeтник:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[...]

Amtsgericht Frankfurt am Main (Районен съд Франкфурт на Майн) на Майн) 24 януари 2023 г.
Франкфурт на Майн, 24 януари 2023 г.
[...]

Определение

По дело със страни

Flightright GmbH, [...] Потсдам

ищец

[...]

срещу

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [...] Лисабон, Португалия

отвeтник

[...]

съдът о п р е д е л и :

- I. Спира се производството по делото.
- II. На основание член 267 ДФЕС поставя на Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси относно тълкуването на член 5 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 (наричан по-нататък „Регламентът“):
 1. Налице ли е извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента, ако възникнат метеорологични условия, които са несъвместими с извършването на полет, независимо дали метеорологичните условия са с извънреден характер?
 2. Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен, може ли извънредният характер на метеорологичните условия да се преценява според тяхната регионална и сезонна честота на мястото и по времето на възникването им?

Мотиви

I.

Ищецът иска от ответника обезщетение съгласно Регламента въз основа на прехвърленото му от двама пътници право.

Цедентите имат потвърдена резервация за въздушен превоз с ответника като опериращ въздушен превозвач. Полет TP1860 от Понта Делгада (Азорски острови) до Лисабон, със свързващ полет TP572 до Франкфурт на Майн, трябва да излети по разписание в 13,30 ч. на 23 март 2019 г. Свързващият полет трябва да излети в 18,15 ч. и да пристигне в 22,25 ч. Полет TP1860 е отменен. Цедентите са превозени на 24 март 2019 г. и пристигат във Франкфурт на Майн със закъснение от повече от 24 часа. В Понта Делгада е възможна появата на опасни ветрове.

Ответникът твърди, че отмяната се дължи на обстоятелството, че на 23 март 2019 г. предвиденото за спорния полет TP1860 въздухоплавателно средство не е могло да кацне в Понта Делгада. Причината за това била буря, предизвикала странична компонента на вятъра със скорост от 41,16 възела, която била твърде висока за кацане на самолет Airbus A319 в Понта

Делгада — ищецът оспорва това обстоятелство поради липсата на информация. Други подобни въздухоплавателни средства също не успели да кацнат. За цедентите била направена резервация за следващия възможен полет.

II.

Решението по делото зависи от отговора на въпроса дали с оглед на изложеното от ответника положение трябва да се приеме, че е налице извънредно обстоятелство по смисъла на член 5 от Регламента.

Искът е основателен, ако изложеното от ответника не описва извънредно обстоятелство.

1. Съгласно член 5 опериращ въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение, 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

а) Извънредни обстоятелства са обстоятелствата, които поради своето естество или произход се отнасят до събития, които не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол (решение на Съда от 22 декември 2008 г., [Wallentin-Hermann], C-549/07 [ECLI:EU:C:2008:771] [...]), т.е. такива, които не съответстват на обичайния ход на събитията, а излизат извън рамките на това, което обичайно е свързано или може да се свърже с протичането на въздушния превоз на пътници (решение на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия, наричан по-нататък BGH) от 21 август 2012 г. — X ZR 138/11 [...]). Като такива въздушните превозвачи на практика редовно изтъкват метеорологичните условия, които са несъвместими с изпълнението на полети, както е и в настоящия случай.

б) Действително според авторите на Регламента метеорологични условия, които са несъвместими с извършването на съответния полет, могат сами по себе си да представляват извънредни обстоятелства (съображение 14). Следователно, като начало е достатъчно метеорологични условия да са пречка за изпълнението на полет. По принцип това изглежда логично, тъй като метеорологичните условия са извън контрола на въздушния превозвач. Няма причина въздушният превозвач да носи безвиновна отговорност за обстоятелства, на които той не може да влияе по никакъв начин. В такъв случай не е налице небрежност при изпълнението на полета. Освен това самото наличие на извънредно обстоятелство не освобождава въздушния превозвач от отговорността за обезщетение, тъй като той има и задължение да избегне последиците от извънредното обстоятелство, като предприеме необходими мерки (вж. член 5, параграф 3 от Регламента).

в) От друга страна, не може да се отрече, че въздухоплаването неизбежно включва излагане на метеорологични условия. Това произтича от самото му

естество. Метеорологичните въздействия постоянно са налице, те непрекъснато се променят, като понякога промяната е такава, че полетите, съответно тяхното безопасно изпълнение става невъзможно. Ако обаче тези обстоятелства възникват редовно, те принципно могат винаги да се очакват. Поради това съществуват съмнения дали във всеки случай е достатъчно метеорологичните условия да са попречили на планираното извършване на полета. По-скоро метеорологичните условия трябва да са извънредни по своя характер в съответствие с текста на член 5, параграф 3 от Регламента.

Не е ясно например защо въздушен превозвач трябва да бъде освободен от отговорност при планиран полет до Фуншал на остров Мадейра — летище, за което е известно, че там често се появяват срезове на вятъра. Въздушният превозвач съзнателно изпълнява полет, при който съществува повишен риск от несъвместими с извършването на полета метеорологични условия, ако например вследствие на такива срезове на вятъра действително настъпят нарушения в извършването на полета. Подобен е и настоящият случай — безспорно е, че в Понта Делгада могат да се появят опасни ветрове. Изглежда логично да се приеме, че въздушният превозвач трябва да е подготвен за такова събитие.

г) Според запитващата юрисдикция е необходимо да се приложи ограничително тълкуване.

аа) Едва ли със съображение 14 авторите на Регламента са целели несъвместими с летателните операции метеорологични условия по принцип да се квалифицират като извънредно обстоятелство. В това съображение по-скоро се посочва, че такива обстоятелства може да възникнат при подобни метеорологични условия. Това подкрепя или най-малкото не противоречи на ограничителното тълкуване, което също изпълнява целта на авторите на Регламента да се гарантира високо равнище на защита на пътниците (първо съображение).

Съгласно определението за извънредно обстоятелство то е налице, ако не са изпълнени двата посочени по-горе критерия за възможност за контрол и за нормално упражняване на дейността от съответния въздушен превозвач. Първата възможност може и да не е била налице, но втората несъмнено е била налице, ако се приеме, че излагането на метеорологични условия е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач.

В това отношение член 5, параграф 3 от Регламента следва да се разбира в тесен смисъл. Самата формулировка „извънредни“ вече указва, че става въпрос за по-рядко случващо се събитие. Случващото се редовно не може да бъде извънредно. В интерес на високото равнище на защита на пътниците изглежда е уместно частта от нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач да се разглежда във всеки отделен случай въз основа на конкретните обстоятелства.

Правното третиране би било сходно с това при групата случаи на технически дефекти. В своето решение от 22 декември 2008 г., [Wallentin-Hermann], C-549/07 [ECLI:EU:C:2008:771] [...] Съдът посочва, че юрисдикциите трябва да проверят дали техническите проблеми, на които се позовава въздушният превозвач, произтичат от събития, които не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и действително се намират извън ефективния му контрол (вж. т. 26 и сл.). Разрешаването на технически проблем, произтичащ от дефект при поддръжката на самолет, трябва да се счита като присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач (т. 24). Различно е положението например когато конструкторът на самолетите, съставляващи флота на съответния въздушен превозвач, или компетентен орган открие, че те — макар и все още да се намират в употреба — са засегнати от скрит фабричен дефект, отразяващ се върху сигурността на полетите. Така би било също при наличието на вреди, причинени на летателните апарати от актове на саботаж или тероризъм (т. 26). В посоченото решение Съдът освен това изтъква, че отчетената при въздушен превозвач честота на техническите проблеми не представлява сама по себе си елемент, от който може да се направи извод дали са налице „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента (т. 36).

Следователно в настоящия случай може да е необходимо да се разгледа въпросът дали метеорологичните условия, на които се позовава въздушният превозвач, се дължат на събития, които не са присъщи на нормалното упражняване на дейността му и действително се намират извън ефективния му контрол, като този въпрос е предмет на настоящото преюдициално запитване.

бб) Разглеждането на този въпрос не противоречи на съдебната практика на Съда, в която се прави разлика между „външни“ и „вътрешни“ събития.

Противно на становището на ответника, застъпено в писмената му защита от 15 декември 2022 г., Съдът не само прави разлика между „сфери“ и „възможност за контрол“, но и проверява по-нататък дали става въпрос за 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 (решение от 23 март 2021 г., [Airhelp], C-28/20, [ECLI:EU:C:2021:226], т. 23). Разграничението, което прави Съдът между „външни“ и „вътрешни“ събития, по-скоро служи за прилагането на критерия за възможността за контрол (вж. пак там, т. 41). В настоящия случай липсата на възможност за контрол не се оспорва. Не по-различен е изводът, който следва от решението от 7 юли 2022 г., [SATA International — Azores Airlines], C-308/21, [ECLI:EU:C:2022:533] (вж. т. 24 и сл.).

вв) Доколкото запитващата юрисдикция вече е отправила преюдициално запитване по дело C-388/22, в което освен неблагоприятните

метеорологични условия предмет на преюдициалните въпроси са и решенията за управление на въздушния трафик, от посоченото там становище на Комисията от 21 септември 2022 г. също не произтичат съображения, които непременно са в противоположния смисъл.

Що се отнася до метеорологичните условия, Комисията първоначално обръща внимание на въпроса за (липсващата) възможност за контрол—който е без значение за отнасящия се до тълкуването въпрос, тъй като тогава, както и в настоящия случай е безспорен (т. 33). Освен това и Комисията най-малкото счита, че метеорологични условия, „като например най-общо бури или мълнии“, не би трябвало да са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач (т. 37). Понататък тя очевидно разграничава настъпването на извънредно обстоятелство единствено по несъвместимостта му с изпълнението на съответния полет (вж. 38). Запитващата юрисдикция не открива в становището на Комисията конкретен отговор на въпроса дали метеорологичните условия имат извънреден характер.

гг) Същевременно съществуват и критерии за разграничаване на извънредните от неизвънредните обстоятелства в тази група случаи.

Поради различните метеорологични условия по света, извънредният характер на метеорологичните условия би могъл да се преценява според региона и сезона. Там където определени метеорологични условия в определени периоди се срещат по-често, отколкото на други места, те вече не са извънредни. В такива случаи въздушният превозвач, който извършва въздушни превози в региони или в периоди със специфични метеорологични явления, рискува да бъде засегнат от обстоятелство, което в този случай е просто обичайно [...] [позоваване на източник от националната правна литература].

дд) Подобно тълкуване не би довело до прекомерна тежест за въздушните превозвачи.

Сходни съображения излага и генералният адвокат в т. 40 от своето заключение от 14 март 2013 г., [ÖBB-Personenverkehr AG], C-509/11, [EU:C:2013:167] във връзка с член 17 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 [хипервръзка] [...]: „В контекста на договорите за железопътен пътнически транспорт обаче най-честите случаи на непреодолима сила, а именно тежките метеорологични условия, повредите на железопътната инфраструктура и трудовите спорове, всъщност се характеризират с предвидима статистическа честота, макар и отделните им прояви да не могат да бъдат прогнозирани с точност. Това означава, че железопътните предприятия знаят предварително за вероятността от възникването им, а следователно и че могат да ги вземат предвид при ценообразуването.“

Съответно и въздушните превозвачи могат да включат в стойността на билета и събитията от метеорологично естество, които всъщност възникват с предвидима статистическа закономерност и които могат да доведат до изискващи обезщетение нередности при изпълнението на полетите, доколкото икономическата тежест на плащанията на обезщетения поради свързани с метеорологичните условия обстоятелства би могла да надхвърли границите на разумното.

2. В случая, както беше обяснено, специфичният риск от опасни ветрове в Понта Делгада е известен. Следователно само ако той е без значение, доводът на ответника за наличие на извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента е релевантен.

[...]

[формалности]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ