

Дело C-131/22

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

25 февруари 2022 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

2 февруари 2022 г.

Ищец:

flightright GmbH

Отвeтник:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main (Районен съд Франкфурт на Майн)
Франкфурт на Майн, 02.02.2022 г.

[...]

Определение

По дело със страни

flightright GmbH, [...]

[...] Потсдам,

ищец

[...]

срещу

Swiss International Air Lines AG Zweigniederlassung Frankfurt, [...] Франкфурт на Майн

ОТВЕТНИК

[...]

съдът о п р е д е л и:

I. Спира производството по делото.

II. На основание член 267 ДФЕС поставя на Съда на Европейския съюз следните 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:

- 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 от тяхното конкретно естество?**
- 2. Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен, може ли извънредният характер на метеорологичните условия да се определя в съпоставка с тяхната регионална и сезонна честота на мястото и по времето на възникването им?**
- 3. Налице ли е извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента, когато решение за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, закъснение, продължаващо до следващия ден или отмяна на полета на един или повече полети с този самолет, независимо от причината за това решение?**
- 4. Ако отговорът на третия въпрос е отрицателен, трябва ли самата причина за решението да е извънредна, така че да не може да се очаква възникването ѝ?**

Мотиви

I.

Ищецът иска от ответника обезщетение съгласно Регламента въз основа на прехвърлено му от пътник право.

Пътникът е резервирал и му е бил потвърден въздушен транспорт от ответника. Полет LX1077 от Франкфурт на Майн до Цюрих по разписание е трябвало да излети в 20:50 ч. на 06.07.2017 г. и да кацне в 21:45 ч. В действителност полетът е бил отменен, тъй като самолетът, извършващ предишния полет LX1076 от Цюрих се е върнал там, без да кацне (с предвиденото закъснение) в 21:10 ч. във Франкфурт. Вече не е било възможно да се извърши друг полет преди началото на забраната за нощни полети във Франкфурт на Майн. Ответникът не разполага със самолетна база във Франкфурт, нито е бил в състояние да достави там заместващ самолет. Пътникът е превозен с друг полет в 6:52 ч. на 07.07.2017 г.

Ответникът твърди, че на полет LX1076 е бил определен по-късен слот, което се дължало на свързани с метеорологичните условия ограничения на летишните операции вследствие на силна буря над летище Франкфурт на Майн. При заход към Франкфурт не било дадено разрешение за кацане, тъй като полетите във Франкфурт на Майн били преустановени поради мъглата.

II.

Решението зависи от това дали при изложеното от ответника положение трябва да се приеме, че е налице извънредно обстоятелство по смисъла на член 5 от Регламента.

Искът не е основателен, ако ответникът може да се освободи от отговорност поради наличие на такова 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 се отнасят до събития, които не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол поради своето естество или произход (решение от 22 декември 2008 г., [Wallentin-Hermann], C-549/07 [EU:C:2008:771] т. 23), тоест такива, които не съответстват на обичайния ход на нещата, а са извън това, което обичайно е свързано или може да се свърже с протичането на въздушния транспорт на пътници (решение на Bundesgerichtshof от 21 август 2012 г. – X ZR 138/11 [...] т. 10, 14). Като такива въздушните превозвачи на практика редовно изтъкват метеорологичните условия и/или решенията за управление на въздушния трафик, както е и в настоящия случай.

б) Действително според авторите на регламента метеорологични условия, които са несъвместими с извършването на съответния полет, сами по себе си могат да представляват извънредни обстоятелства (съображение 14). Следователно като начало може да се изходи от положение, че метеорологичните условия са достатъчна причина, за да не се извърши даден

полет. По принцип това изглежда подходящо, тъй като метеорологичните условия са извън контрола на въздушния превозвач. Не е видна причина, поради която въздушен превозвач би следвало да носи отговорност, без връзка с негова вина, за обстоятелства, на които не може да влияе по никакъв начин. В такъв случай не е налице небрежност по отношение на извършването на полета. От друга страна, самото наличие на извънредно обстоятелство не освобождава въздушния превозвач от отговорност за обезщетение, тъй като задължение на въздушния превозвач е също така да избегне последиците от извънредно обстоятелство, като предприеме разумни мерки (вж. член 5, параграф 3 от Регламента).

Същото важи и за решенията за управление на въздушния трафик, посочени в съображение 15. Въздушният превозвач трябва да спазва инструкциите на управлението на въздушния трафик.

в) От друга страна, не може да се отрече, че въздухоплаването неотменно включва излагане на метеорологични условия и на влиянието на управлението на въздушния трафик.

Първото е в естеството на нещата. Последното се поражда от правилата на въздушния трафик. Полетите се регулират постоянно; те по начало се извършват само ако е взето решение да бъдат разрешени. Нарушения на планираното извършване на полета вследствие на мерки на управлението на въздушния трафик се случват повсеместно, независимо дали в основата са метеорологичните условия, смущения в оперативната дейност, или друго.

Такива обстоятелства се случват редовно; те принципно могат винаги да се очакват. Поради това съществуват съмнения дали във всеки случай е достатъчно метеорологичните условия да са нарушили планираното извършване на полета или да е взето решение за управление на въздушния трафик по отношение на полета. По-скоро метеорологичните условия и решението 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 освобождаван от отговорност при планиран полет до Фуншал на остров Мадейра — летище, на което, както е известно, често се появяват срезни ветрове. Въздушният превозвач съзнателно изпълнява полет, при който съществува повишен риск от несъвместими с извършването на полета метеорологични условия, ако вследствие на такива срезни ветрове действително настъпят нарушения в извършването на полета.

Също така изглежда проблематично да се приеме, че е налице извънредно обстоятелство при решения за управление на въздушния трафик, когато например се стигне до разпределения на слотове, които се основават на общи ограничения на капацитета. Ограничения на капацитета по летателния маршрут могат да се разбират като „обичайно“ нарушаване на операциите на

въздушния трафик, което по принцип трябва да се очаква, подобно на задръстване на магистралата. Това би могло да се отнася най-малкото до плътно разпределени въздушни пространства, като това в Европа във въпросния период. По същия начин и мерки на управление, основаващи се на обичайни метеорологични явления, не биха пораждали извънредно обстоятелство.

Що се отнася до мерките на управление, са възможни дори случаи, в които засегнатият въздушен превозвач сам е създал причината за вземането им. Може например да се наложи самолет на даден въздушен превозвач поради техническа повреда да се върне на летището, от което е излетял, като поради налагащото се извършване на аварийното кацане летищните операции временно бъдат прекратени за други полети, като по този начин се стигне и до закъснение на друг полет на същия въздушен превозвач. Въпреки че е налице външно указание на управлението на въздушния трафик, в такъв случай възниква обстоятелство, което създава причинно-следствена връзка със закъснелия полет и за което съгласно съдебната практика въздушният превозвач носи отговорност (вж. решение от 22 декември 2008 г., [Wallentin-Hermann], C-549/07).

Обстоятелствата са подобни и в разглеждания случай. През лятото във Франкфурт на Майн съвсем не е необичайно да се появят бури и във връзка с тях да се стигне до прекъсване на операциите, така че изглежда съмнително дали взети във връзка с тях решения за управление на въздушния трафик са от извънреден характер и дали не е по-логично да се приеме, че въздушния превозвач трябва да се подготви за такова събитие.

г) Запитващата юрисдикция смята, че е необходимо ограничително тълкуване.

аа) Едва ли със съображение 14 авторите на Регламента са целели несъвместими с летателните операции метеорологични условия по принцип да се класифицират като извънредно обстоятелство. В това съображение по-скоро се посочва, че такива обстоятелства *може* да възникнат при подобни метеорологични условия. Също така, в съображение 15 се посочва, че извънредни обстоятелства *се смята, че съществуват* във връзка с решение за управление на въздушния трафик. Следователно не е задължително да се приеме, че те са налице. 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 двата посочени по-горе критерия, а именно да не е налице възможността за ефективен контрол и тази за нормално упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач, не са изпълнени. Първата възможност може и да не е била налице, но втората е била налице, ако се приеме, че излагането на

метеорологични условия е част от нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач. Фактът, че операциите на въздушните превозвачи по необходимост и винаги попадат в регулаторната компетентност на официалните органи, също може да се приеме като част от нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач.

В това отношение член 5, параграф 3 от Регламента насочва към тясно разбиране. Самата формулировка „извънредни“ вече показва, че става въпрос за по-рядко събитие. Нещо, което се случва редовно, не може да бъде извънредно. В интерес на високото равнище на защита на пътниците изглежда 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 решението от 22 декември 2008 г. по дело C-549/07 [...] 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 неговата дейност и действително се намират извън ефективния му контрол (вж. т. 26 и сл.) Разрешаването на технически проблем, произтичащ от дефект при поддръжката на самолет, е 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 или решенията за управление на въздушния трафик, на които се позовава въздушният превозвач, се дължат на събития, които не са част от нормалното упражняване на дейността му и действително са извън неговия ефективен контрол.

бб) Същевременно в тези групи случаи ще има и критерии за разграничаване на извънредните обстоятелства от такива, които не са извънредни.

Предвид различните метеорологични условия по света, извънредният характер на метеорологичните условия би могъл да се оценява 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 полет в региони или в периоди със специфични метеорологични явления, рискува да бъде засегнат от обстоятелство, което в този случай ще е само обичайно ([...] [позоваване на националната литература]).

Що се отнася до решенията за управление на въздушния трафик, от значение би могла да е причината, тоест дали причината за съответното решение за управление е от извънреден характер. (вж. например [...] [позоваване на националната литература] и решение от 6 януари 2017 г. на *Handelsgericht Wien* [Търговски съд, Виена], 60 R 62/17y [...]). Наличието на извънредно обстоятелство би могло да бъде потвърдено например за случаи, които не се очаква да се предвидят, тъй като са извън експлоатационната практика, като например евентуални отклонения, повлияни от произшествия, терористични атаки, политически събития или необичайни екстремни метеорологични условия, докато общи затруднения в капацитета, неназовани по-конкретно метеорологични условия и други подобни да не се считат за извънредно обстоятелство.

вв) При подобно тълкуване въздушните превозвачи не биха били изложени на необосновано натоварване.

Сходни разсъждения излага и генералният адвокат в заключението си от 14 март 2013 г. [*ÖBB-Personenverkehr AG*], C-509/11, [EU:C:2013:167], т. 40 във връзка с член 17 от Регламент № 1371/2007: „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“.

Същото важи и за въздушните превозвачи, които биха могли да включат в цените си за билети на практика случващите се с предвидима статистическа честота събития, които са свързани с метеорологичните условия и с мерките на управление и които могат да доведат до налагащи обезщетения нарушения на извършването на полета, доколкото икономическата тежест на плащанията на обезщетения поради обстоятелства, свързани с времето и мерките на управление, би могла да надхвърли разумното.

2. В разглеждания случай нито е изложено, нито е видно, че бурите във Франкфурт на Майн през юли и последвалите решения за управление на въздушния трафик имат извънреден характер. Следователно само ако тези критерии не са определящи, позоваването на ответника на извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента е релевантно.

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ