

Дело C-388/22

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

14 юни 2022 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

3 юни 2022 г.

Ищец:

flightright GmbH

Ответник:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

Amtsgericht Frankfurt am Main (Районен съд Франкфурт на Майн)
Франкфурт на Майн, 3 юни 2022 г.

[...]

Определение

По дело със страни

Flightright GmbH, [...]

ищец

[...] срещу

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [...]

ОТВЕТНИК

[...]

определи:

- 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.

Цедентът е резервирал и му е бил потвърден въздушен превоз от ответника като опериращ въздушен превозвач. Полет TP118 от Порто Алегре до Лисабон с последващ полет LH1167 до Франкфурт на Майн по разписание е трябвало да излети в 21:10 ч. на 9 март 2017 г. Свързващият полет по разписание е трябвало да излети в 12:05 ч. на 10 март 2017 г. и да пристигне в 16:10 ч. Полет TP118 е отменен. Цедентът е бил транспортиран на

10.03.2017 г./11.03.2017 г. и е пристигнал във Франкфурт на Майн с повече от 27 часа закъснение.

Ответникът твърди, че отмяната се дължи на факта, че самолетът, предназначен за спорния полет TP118, не е могъл да кацне в Порто Алегре. Причината за това е, че заради гръмотевичната буря на 9 март 2017 г., кацането е било невъзможно и самолетът е трябвало да се отклони към Куритиба. По време на първия опит за заход за кацане гръмотевични облаци са били директно в зоната за заход за кацане на пистата, по време на втория опит дори не е дадено разрешение за заход. Поради превишаване на времето за дежурство екипажът завършва полета до Порто Алегре едва на следващия ден. В Порто Алегре ответникът не е разполагал със заместващ самолет. Цедентът е бил пренасочен към най-ранната и най-бързата възможна връзка, което не е било признато от ищеца поради незнание.

Ищецът твърди, че кацането е било възможно след 23:00 ч. UTC.

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 е основателен, когато в изложението на ответника не са описани никакви извънредни обстоятелства.

1. Съгласно член 5 от Регламента, 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 [...]. 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. Метеорологичните условия са винаги налице; те се променят постоянно и понякога по такъв начин, че полетът не е или вече не е (безопасно) осъществим. 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

общии 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. Във всеки случай това би могло да се случи за въздушни пространства с близки срокове, като това над Европа в периода преди вируса Корона. 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 излял, 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. Нито е доказано, нито е видно, че гръмотевичните бури в Порто Алегре през март и взетите в резултат на тях решения за управление на въздушното движение са имали извънреден характер, така че изглежда съмнително дали метеорологичните условия и отказаното разрешение за кацане са били извънредни и дали не е по-скоро вероятно въздушен превозвач като ответника в настоящата ситуация да се е приспособил към такива събития.

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 (съображение 1).

Съгласно определението за извънредно обстоятелство двата посочени по-горе критерия, а именно да не е налице възможността за ефективен контрол

и 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 си от 22 декември 2008 г., C-549/07 [...] Съдът уточнява, 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 всъщност се намират извън ефективния му контрол (вж. [т.] 26 и сл.). Разрешаването на технически проблем, произтичащ от дефект при поддръжката на самолет, трябва следователно 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 случая може да се наложи да се провери дали метеорологичните условия или решенията за управление на въздушното движение, на които се позовава въздушният превозвач, се дължат на събития, които всъщност са извън неговия контрол и — което следва да се уточни с преюдициалното запитване — не са част от нормалното упражняване на дейността му.

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 [...].

Що се отнася до решенията за управление на въздушното движение, от значение би могла да е причината, тоест дали причината за съответното решение за управление е от извънреден характер [...]. 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.

Съпоставими съображения бяха изложени от генералния адвокат в заключението му от 14 март 2013 г. по дело C-509/11 във връзка с член 17 от Регламент 1371/2007, т. 40 (<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pageId=n-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>, справка на 1 декември 2021 г.) „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 за 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 за управление, би могла да надхвърли разумното.

2. Тъй като, както вече беше посочено, нито е доказано, нито е видно, че гръмотевичните бури в Порто Алегре през март и взетите решения за

управление на въздушния трафик в тази връзка имат извънреден характер, то позоваването на ответника на извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента е релевантно, само ако тези критерии не са определящи.

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ