

**Дело C-411/23****Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от  
Процедурния правилник на Съда****Дата на постъпване в Съда:**

3 юли 2023 г.

**Запитваща юрисдикция:**

Sąd Okręgowy w Warszawie (Полша)

**Дата на акта за преюдициално запитване:**

26 май 2023 г.

**Ищец:**

D. SA

**Отвeтник:**

P. SA

**Предмет на главното производство**

Иск за обезщетение в размер на 600 евро (EUR) за закъснение на полет с повече от три часа на основание член 7 от Регламент № 261/2004

**Предмет и правно основание на преюдициалните въпроси**

Тълкуване на понятията „извънредни обстоятелства“ и „неочаквани дефекти“ в контекста на закъснение на полет, причинено от разкриването на конструктивен дефект в двигател на самолет, за възможното възникване на който превозвачът е бил предварително предупреден — Обхват на превантивните действия, които превозвачът трябва да предприеме като част от „всички разумни мерки“, за да бъде освободен от задължението за плащане на обезщетение за закъснението на полета — член 267 от Договора за функционирането на Европейския съюз

## Преюдициални въпроси

- 1) Трябва ли конструктивен дефект на самолетен двигател, разкрит от производителя, да се разглежда като „извънредно обстоятелство“ и попада ли той в обхвата на понятието „неочаквани дефекти“ по смисъла на съображения 14 и 15 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 — ако превозвачът е знаел за евентуалния конструктивен дефект няколко месеца преди полета?
- 2) Ако посоченият в точка 1 от настоящото определение конструктивен дефект на двигателя представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на съображения 14 и 15 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, трябва ли от въздушният превозвач да се очаква при вземането на „всички разумни мерки“ по смисъла на съображение 14 и член 5, параграф 3 от Регламент 261/2004, отчитайки вероятното разкриване на структурен дефект в двигателя на самолета, да предприеме превантивни действия с цел поддържане в готовност на заместващи самолети по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, за да се освободи от задължението си да плати обезщетението, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от този регламент?

## Цитирани разпоредби на правото на Съюза

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 — съображения 14 и 15, член 5, параграфи 1 и 3 и член 7.

## Цитирана съдебна практика на Съюза

Запитващата юрисдикция цитира или се позовава на следните решения на Съда:

- решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, точки 21, 23, 24, 25 и 26,

- решение от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon* и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 61 и 69,
- решение от 12 май 2011 г., *Eglītis* и *Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, т. 25 и 30,
- решение от 31 януари 2013 г., *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 29 и 38,
- решение от 17 септември 2015 г., *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, точки 36, 37, 38, 41 и 43,
- решение от 4 май 2017 г., *Pešková* и *Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, точки 20, 21, 22, 28 и 29,
- решение от 4 април 2019 г., *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288,
- решение от 12 март 2020 г., *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, т. 2 от диспозитива,
- решение от 23 март 2021 г., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, т. 22.

Освен това запитващата юрисдикция се позовава на заключението на генералния адвокат L. Medina по съединени дела TAP Portugal (Смърт на втория пилот), C-156/22-C-158/22, EU:C:2023:91, точки 30, 46 и 58.

### **Кратко представяне на фактите и на главното производство**

- 1 На 2 юли 2018 г. J. D. (пътник) сключва с P. S.A. (въздушен превозвач) договор за превоз по маршрут К.—Ч. [Краков—Чикаго]. Полетът, предмет на договора, е извършен същия ден. Въпросният полет е закъснял, в резултат на което пътникът е пристигнал на летището на местоназначението повече от 3 часа след планираното време на пристигане. На 18 юли 2018 г. J. D., в качеството си на цедент, и P.[R] S.A., в качеството си на цесионер, сключват договор за прехвърляне на вземане, по силата на който пътникът прехвърля на цесионера вземането си за закъснял полет. С иск, предявен на 29 март 2019 г., D. S.A. (предишно наименование: „P.[R] S.A.“) иска въздушният превозвач да бъде осъден да му заплати сумата от 600 евро (EUR), ведно със законната лихва до датата на плащане.
- 2 В отговор на иска въздушният превозвач ответник твърди, че той трябва да бъде отхвърлен. Превозвачът признава, че въпросният полет е закъснял. Той обяснява, че в двигателите с марка R., с които са оборудвани самолетите, извършващи трансатлантически полети, са налице конструктивни дефекти, но тъй като е взел мерки за свеждане до минимум на нередностите при редовните полети, той не носи отговорност за закъснението на въпросния полет.

- 3 През април 2018 г. въздушният превозвач ответник получава информация от производителя на двигателите R., която след разкриването на конструктивен дефект в двигателите, монтирани на самолетите B., налага редица ограничения за използването на тези самолети. Дефектът е свързан с лопатките на компресора. На 28 юни 2018 г. системата за наблюдение на двигателя на самолета, който е трябвало да изпълни въпросния полет на 2 юли 2018 г., е засякла неизправност на двигателя по време на полет. След като се установява, че двигателят работи „с помпаж“, е извършена визуална проверка на компресора и е направена бороскопия. Установено е, че двигателят е неизправен, поради което е демонтиран и изпратен за ремонт. Поради липсата на налични изправни резервни двигатели — което представлява глобален проблем, тъй като производителят не произвежда достатъчен брой резервни двигатели — замяната на двигателя става възможна едва на 5 юли 2018 г. и самолетът е върнат в експлоатация на 7 юли 2018 г.
- 4 В резултат на посочените по-горе обстоятелства превозвачът ответник решава да изпълни въпросния полет с друг, изправен самолет, който пристига на летище С. със закъснение поради внезапна промяна в разписанието. Поради това въпросният полет закъснява с повече от 3 часа.
- 5 От април 2018 г., когато е разкрит въпросният конструктивен дефект на двигателите, въздушният превозвач ответник многократно се е свързвал с различни други превозвачи с цел вземане на лизинг на допълнителни самолети.
- 6 С решение от 3 декември 2021 г. първоинстанционният съд отхвърля иска, тъй като счита, че са доказани освобождаващите от отговорност обстоятелства, посочени в член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, и в това отношение се позовава на обстоятелствата, посочени в точки 3 и 5 по-горе, като по-специално подчертава, че непосредствената причина за закъснението на разглеждания полет е наличието на производствен дефект в двигателя и че превозвачът ответник е взел всички възможни разумни мерки за осигуряване на заместващ самолет.
- 7 В този контекст първоинстанционният съд подчертава, че фабричната неизправност на самолета не може да се счита за типична неизправност, която е трябвало да бъде открита достатъчно рано, нито за неизправност, произтичаща от експлоатацията на самолета. Събитието е било непредвидимо, застрашило е безопасността на полета и е настъпило внезапно по време на рутинна експлоатация на самолета. Според посочения по-горе съд превозвачът е действал правилно и професионално, като е спазил препоръките, получени от производителя на двигателя, и е доказал, че самолетът е бил поддържан в съответствие с изискваната програма за прегледи.

- 8 Първоинстанционният съд се съгласява, че превозвачът ответник не е могъл да реши възникналия проблем поради факта, че проблемът е глобален и че евентуалното удвояване на флота или наличието на няколко самолета в резерв би довело до финансова нестабилност на дружеството. Производителят на двигатели не е успял да замени всички дефектни двигатели на всички превозвачи поради липса на производствен капацитет, а превозвачът не е имал достатъчно време да реорганизира цялата си маршрутна мрежа.
- 9 Ищецът D. S.A. обжалва решението от 3 декември 2021 г., като твърди, че е допусната грешка при преценката на фактите, оспорвайки, че непосредствената причина за закъснението на разглеждания полет е извънредно обстоятелство, изразяващо се в конструктивен дефект на двигателя; че ответният превозвач е предприел всички разумни мерки, за да избегне закъснението на полета; че проблемът с двигателите на R. е нововъзникнал проблем през 2018 г., неизвестен преди това на превозвача, и че ответникът не е разполагал с достатъчно време, за да промени графика на цялата маршрутна мрежа. Според D. S.A. в случая не са били налице извънредни обстоятелства, които да освобождават превозвача от отговорност за голямото закъснение на полета.

#### **Кратко изложение на мотивите**

- 10 Спорът се отнася до тълкуването на понятията „извънредни обстоятелства“ и „неочакван дефект“ по смисъла на съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004 в контекста на глобален конструктивен дефект на самолетен двигател. Запитващата юрисдикция се позовава на съдебната практика на Съда, като цитира решение C-315/15 (т. 20), според което въздушният превозвач е освободен от задължението си да обезщети пътниците по член 7 от този регламент, ако може да докаже, че отмяната или закъснението на полет с три или повече часа се дължи на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати дори при предприемането на всички разумни мерки.
- 11 Запитващата юрисдикция припомня, наред с другото, позовавайки се на решение C-257/14 (т. 36 и 38), че някои технически проблеми могат да представляват такива извънредни обстоятелства, например когато конструкторът на самолетите, формиращи флота на съответния въздушен превозвач, разкрие, че тези самолети — макар и все още да се намират в употреба — са засегнати от скрит фабричен дефект, отразяващ се върху сигурността на полетите. Следователно техническите проблеми с летателния апарат могат да бъдат причислени към неочакваните дефекти, които могат да засегнат безопасността на полетите, доколкото се квалифицират като 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.

- 12 В настоящия случай скритият дефект на двигателя представлява събитие, което е външно за оперирания въздушен превозвач. Въпросът обаче е дали обхватът на понятията „извънредно обстоятелство“ и „неочакван дефект“ включва и производствен дефект, чиято поява е била по някакъв начин обявена и в известна степен той съответно е бил предвидим. Ето защо, за да се прецени това условие, е необходимо да се прецени доколко вероятно е било въздушният превозвач да предвиди възникването и разкриването на скрития дефект на въпросния двигател, както и последиците от самото събитие.
- 13 В настоящия случай става въпрос за производствен дефект на двигателя, който обаче е бил разкрит от производителя. През април 2018 г. въздушният превозвач получава информация от производителя на двигателите, че е открит конструктивен дефект в тях. Дефектът обаче не се проявява непременно, тъй като не при всяка проверка се разкрива пукнатина в лопатката на компресора. Производителят не препоръчва незабавното спиране от експлоатация на всички самолети, нито посочва, че самолетите не могат да извършват полети. Разглежданият полет е осъществен на 2 юли 2018 г., а откриването на дефекта в конкретния самолет, предназначен за изпълнение на полета в този ден, е станало на 28 юни 2018 г. Следователно отговорът изисква да се определи дали неизправността е била извън контрола на превозвача, що се отнася до нейната предвидимост. Може само да се предполага, че при определен процент от двигателите би се проявила неизправност, която да ги изведе от експлоатация. Всъщност в дадения случай не е било възможно фактически да се предвиди възникването на неизправност.
- 14 Следва да се отбележи, че при осъществяване на своята дейност въздушните превозвачи трябва да спазват строги технически и административни процедури. Това се отнася и за техническите проблеми при самолетите, независимо от причината за тях. С оглед на това въздушният превозвач следва или да разполага с подходящи процедури, или при липса на такива процедури — например поради спецификата на въпросното събитие — да предприеме всички необходими, възможни и намиращи разумна обосновка действия, за да предотврати събитието, което може да доведе до закъснение или отмяна на полет.
- 15 В настоящия случай са били спазени такива процедури. Производителят, който е разкрил дефекта на двигателя, е посъветвал операторите да извършат прегледи. Въпреки това прегледът, макар да е възможно, не разкрива непременно появата на неизправност. Превозвачът е извършвал необходимите прегледи и неизправността на двигателя несъмнено е била събитие извън неговия контрол, върху което той не е имал възможност да упражнява контрол. С други думи, дори спазването на въпросната процедура или предприемането на необходимите действия не гарантира, че върху събитието е могло да се упражни контрол.

- 16 Поради това е необходимо да се направи допълнително тълкуване на понятията „извънредни обстоятелства“ и „непредвидени дефекти“ и да се прецени дали конструктивен дефект на двигателя, разкрит от производителя и предвидим, т.е. до известна степен „очакван“ или чиято вероятност за поява е била предвидима, попада в обхвата на понятието, без това да означава същевременно, че превозвачът е имал възможност да упражни контрол върху събитието.
- 17 Що се отнася до понятието „всички разумни мерки“, запитващата юрисдикция припомня, като цитира решение на Съда C-315/15 (т. 28), че превозвачът, който се позовава на извънредни обстоятелства за освобождаване от отговорност, трябва да докаже, че във всеки случай те не биха могли да бъдат избегнати чрез съобразени със ситуацията мерки, тоест чрез мерки, които в момента на настъпването на тези извънредни обстоятелства отговарят по-специално на технически и икономически условия, поносими за съответния въздушен превозвач.
- 18 В настоящия случай въпросът е какви превантивни мерки, предприети от превозвача, биха могли да се сметат за разумни.
- 19 Фабричната неизправност не може да се счита за типична неизправност, която лесно може да се открие предварително, преди изпълнението на полета. Въпреки това, като се има предвид информацията, предоставена от производителя на двигателя, в настоящия случай такава неизправност е била предвидима. Може да се обмисли дали при това положение превозвачът не трябва да се опита да замени (все още изправния) двигател или дали самолетът трябва да бъде спрял от експлоатация, докато производителят не разреши проблемите с ремонта или доставката на нови двигатели. Тук трябва да се припомни, че резервен двигател за този конкретен самолет е бил получен още на 5 юли 2018 г., като самолетът е върнат в експлоатация на 7 юли 2018 г., т.е. осем дни след откриването на дефекта на двигателя.
- 20 Поради това трябва да се разгледа въпросът дали превозвачът не е трябвало — знаейки за създалото се положение от април 2018 г. — да изготви план за ремонт и да осигури заместващи самолети. *Prima facie* изглежда, че периодът от април до началото на юли е позволявал да се предприемат всички необходими и разумни действия, за да бъдат избегнати закъсненията или отмяната на полети, тъй като превозвачът е могъл да предвиди, че техническата неизправност на двигателя ще засегне и неговите самолети. По това време превозвачът е бил в състояние да прецени колко заместващи самолета могат да бъдат необходими, за да се справи с евентуални технически неизправности, и да реши дали да закупи тези самолети, или да ги наеме от други превозвачи.
- 21 Запитващата юрисдикция се позовава на решение C-315/15 на Съда (т. 29) и посочва, че все пак от превозвача не може да се очаква да направи неприемливи с оглед на капацитета на неговото предприятие жертви,

каквото би могло да бъде очакването, че той ще осигури заместващ самолет в готовност по всяко време. В настоящия случай ответникът обаче е знаел от април 2018 г. за възможността неизправността на двигателя да се прояви. От април нататък той се е обърнал към 8 предприятия — въздушни превозвачи, с цел наемане на самолет. D. S.A., от друга страна, твърди, че само сред европейските въздушни превозвачи е могло да се намерят 471 самолета, които да заменят въпросните самолети, и че ответникът е пропуснал да се обърне най-малко към 18 превозвача, включително предприятия, които предоставят услуги от типа „wet lease“, т.е. отдаване под наем на самолет с екипаж и бордови услуги. Превозвачът ответник потвърждава, че от 7 септември 2018 г. е взел на лизинг за постоянно един от самолетите и че през август 2018 г. е подписал два договора за лизинг.

- 22 Според D. S.A. тези обстоятелства свидетелстват за протакане на действия, чиято цел не е била действително да се наемат самолети, като се има предвид, че днешната практика на авиокомпаниите все пак е да се поддържат резервни самолети за случаи на неизправност, а при възникване на необходимост да се изпращат заместващи самолети. На свой ред превозвачът ответник твърди, че не би било разумно от него да се изисква постоянно да разполага с „резервни“ самолети с пълни екипажи, които да могат да изпълняват редовни полети при внезапни и непредвидени обстоятелства, тъй като разходите за наемане и поддръжка на самолети са огромни. Такива гаранции със сигурност биха се отразили и на цените на предлаганите услуги.