

## Дело C-385/23

## Преюдициално запитване

## Дата на постъпване в Съда:

22 юни 2023 г.

## Запитваща юрисдикция:

Korkein oikeus (Финландия)

## Дата на акта за преюдициално запитване:

22 юни 2023 г.

## Ищец:

Пътник А

## Ответник:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS

ОПРЕДЕЛЕНИЕ  
ДАТА[— —]  
[— —]

22 юни 2023 г.

ИЩЕЦ:

Пътник А

ОТВЕТНИК:

Finnair Oyj

ПРЕДМЕТ:

Спор относно договор за предоставяне на услуги

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА KORKEIN OIKEUS (ВЪРХОВЕН СЪД)

### *Предмет на делото*

- 1 Делото се отнася до тълкуването на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голяма закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218). Следва да се реши дали авиокомпанията е длъжна да изплати на пътника фиксираното обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, или е налице извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента, което не е могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки, при каквото превозвачът се освобождава от задължението за изплащане на обезщетение.

### *Релевантните факти*

- 2 На 25 март 2016 г. пътник А резервира полет на Finnair Оуј от Хелзинки до Банкок. Полетът е трябвало да се изпълни с Airbus A350, който е бил в експлоатация от пет месеца и половина. Малко преди началото на полета при зареждането на резервоара за гориво възниква неизправност в системата за измерване на количеството гориво на самолета. Повредата се счита за толкова значителна по отношение на безопасността на полета, че полетът със съответния самолет е отменен и на 26 март 2016 г. е осъществен с друг самолет на превозвача. Полетът достига дестинацията със закъснение от около 20 часа.
- 3 Използваният самолет е бил от нов тип и преди въпросното събитие, при което неизправността възниква за първи път в световен мащаб, такъв дефект не е установяван. Поради това нито производителят на самолета, нито органът по авиационна безопасност са съобщавали за дефекта. Веднага е започната проверка за изясняване на причината за неизправността. След приблизително един ден дефектът е отстранен, като е премахнато горивото от резервоара, а после той е напълнен отново; след това самолетът отново става годен да лети. От направената по-късно проверка от страна на производителя на самолета се установява, че въпросната неизправност в системата за измерване на количеството гориво се дължи на скрит конструкционен дефект, който засяга всички самолети от този тип.
- 4 Въпросният тип самолет продължава да лети още няколко месеца, преди дефектът да бъде окончателно отстранен след актуализация на софтуера през февруари 2017 г. Оттогава съответните неизправности вече не се срещат при Airbus A350.

*Производството*

- 5 Пътник А предявява иск пред *käräjäoikeus* (първоинстанционен съд, Финландия) за осъждането на Finnair Oyj да му заплати фиксирано обезщетение в размер на 600 евро съгласно Регламент № 261/2004. Finnair Oyj оспорва иска. Ответникът счита, че става дума за скрит конструкционен дефект, който представлява извънредно обстоятелство за авиокомпанията по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента. Освен това той взел всички необходими мерки.
- 6 *Käräjäoikeus* (първоинстанционен съд) приема, че Finnair Oyj е трябвало да очаква, че при експлоатацията на нов тип самолет може да възникне необходимост да извършва трудно предвидими ремонти поради конструкционни и производствени дефекти, както във въпросния случай. Подобни повреди са присъщи на нормалната дейност на всяка авиокомпания, а обстоятелството, че за новия тип самолет производителят не е предоставил на авиокомпанията инструкции как да постъпва при възникване на подобен дефект, не определя случая като извънреден. *Käräjäoikeus* (първоинстанционен съд) уважава иска.
- 7 Finnair Oyj обжалва решението на *käräjäoikeus* (първоинстанционен съд) пред *hovioikeus* (апелативен съд, Финландия). *Hovioikeus* (апелативен съд) установява, че става дума за неочакван дефект в системата за безопасност на полета. Според *hovioikeus* (апелативен съд) неизправността не е присъща на нормалното упражняване на дейността на Finnair Oyj и поради естеството или произхода си се намира извън ефективния му контрол, поради което представлява извънредно обстоятелство. *Hovioikeus* (апелативен съд) постановява, че Finnair Oyj не е длъжно да изплати на пътник А обезщетение за закъснението на полета.
- 8 *Korkein oikeus* (Върховен съд) допуска касационно обжалване по подадената от пътник А жалба. Пред *Korkein oikeus* (Върховен съд) пътник А поддържа искането си за обезщетение, а Finnair Oyj моли искането да бъде отхвърлено.

*Приложимото законодателство*

- 9 Съгласно член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 пътниците имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, освен при определени изключения. Съгласно член 5, параграф 3 от Регламента опериращият въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, 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.
- 10 Съгласно постоянната практика на Съда на Европейския съюз пътниците на полети, закъснели с три или повече часа, следва да се приравнят на пътниците на отменени полети за целите на правото на обезщетение по

член 7 от Регламента (решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 69).

- 11 В Регламента не е дадено определение на понятието „извънредни обстоятелства“. В съображение 14 от Регламента се посочва, че такива обстоятелства може 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.

*Необходимостта от преюдициалното запитване*

- 12 За правилното решаване на висящото пред Κορκειν οικεος (Върховен съд) гражданско дело е необходимо тълкуване на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка с условията, при които наличието на скрит конструктивен дефект може да се счита за извънредно обстоятелство. По този въпрос по делото се изтъква, че и съдилищата на други държави — членки на Европейския съюз, са постановявали решения по искиове за обезщетения за закъснения на полети, причинени от същата неизправност.
- 13 В редица решения Съдът на Европейския съюз се е произнасял по въпроса дали техническите проблеми спадат към извънредните обстоятелства. В решение Van der Lans (решение от 17 септември 2015 г., Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618) Съдът посочва, че тъй като при функционирането на летателни апарати неизбежно се появяват технически проблеми, в дейността си въздушните превозвачи обичайно се сблъскват с такива проблеми (т. 37). Въпреки това някои технически проблеми може да спадат към извънредните обстоятелства. Така е например в ситуацията, при която от конструктора на самолетите, съставляващи флота на съответния въздушен превозвач, или от компетентен орган бъде разкрито, че те — макар и все още да се намират в употреба — са засегнати от скрит фабричен дефект, отразяващ се върху сигурността на полетите (т. 38). По дело Van der Lans Съдът приема за релевантно, че нито конструкторът на самолетите, съставляващи флота на съответния въздушен превозвач, нито компетентен орган са установявали, че не само този самолет конкретно, но и други самолети от този флот са засегнати от скрит фабричен дефект, отразяващ се на сигурността на полетите (т. 39 и 40).
- 14 В по-новата си практика (вж. например решение от 7 юли 2022 г., SATA International — Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, т. 25) Съдът посочва, че при преценката на понятието за извънредни обстоятелства събитията с „вътрешен“ произход следва да се разграничават от тези, чийто произход е „външен“ за опериращия въздушен превозвач. В този смисъл в обхвата на това понятие попадат, като примери за настъпване на така наречените „външни“ събития, онези събития, които са резултат отчасти от дейността на въздушния превозвач и отчасти от външни обстоятелства,

които на практика са повече или по-малко чести, но които са извън контрола на въздушния превозвач, тъй като възникват вследствие на фактори от природно естество или на действия на трети лица — като друг въздушен превозвач или публични или частни субекти, които се намесват в дейността на въздушния превозвач или в летищната дейност.

- 15 При преценката на настоящия случай се поставя въпросът как следва да се тълкува казаното по-горе, когато закъснението на полета се дължи поначало на дефект, който първоначално възниква само на въпросния самолет и преди това не е бил разкрит нито от производителя на самолета, нито от компетентен орган, но по-късно е установен от производителя като скрит конструкционен дефект, засягащ всички самолети от този нов тип.
- 16 Korkein oikeus (Върховен съд) счита, че му е необходимо тълкуване по въпроса дали възникнал при нов самолет технически проблем като обсъждания в настоящия случай следва да се счита за „външно“, или за „вътрешно“ събитие. Следва ли събитието да се квалифицира като „външно“ само защото след установяването на дефекта става ясно, че и други самолети от съответния тип са засегнати от същия скрит дефект в системата за безопасност на полета? Тогава последващото съобщение на производителя, че дефектът е от т.нар. типови дефекти, достатъчно ли е, за да може обстоятелствата да се смятат за извънредни, или под израза „действия на трети лица“ следва да се разбира по-скоро например внезапната забрана за полети за определени типове самолети?
- 17 В случай че дефект като обсъждания в настоящия случай не може да се разглежда като извънредно обстоятелство само защото след установяването на възпрепятствалия полета дефект се оказва, че и другите самолети от този тип са засегнати от същия скрит дефект, следва да се провери дали подобен дефект, възникнал на даден самолет и в крайна сметка отстранен, може да се отнесе към тези обстоятелства по други причини. Съгласно постоянната практика на Съда на Европейския съюз при технически проблем извънредните обстоятелства трябва да са свързани със събитие, което отговаря на две кумулативни условия: първо, събитието не трябва да е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач. Второ, събитието трябва да се намира извън ефективния контрол на превозвача поради своето естество или произход (например решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 23).
- 18 В решението Van der Lans (т. 41 и 43) се посочва, че при преждевременното излизане от строя на някои части повредата поначало е свързана с много сложната операционна система на самолета, доколкото същият е експлоатиран от въздушния превозвач при трудни или дори екстремни условия. В такъв случай се приема, че предотвратяването на повредата или нужното ѝ отстраняване не са извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач, тъй като именно той трябва да осигури поддръжката и доброто функциониране на самолетите, които експлоатира за целите на

икономическата си дейност. Затова например в решение *Finnair* се посочва, че не представлява извънредно обстоятелство преждевременната, дори неочаквана неизправност на някои части на даден летателен апарат, тъй като поначало е неразривно свързана със системата на работа на апарата (вж. решение от 12 март 2020 г., *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, т. 41).

- 19 Поставя се въпросът дали посоченото тълкуване относно преждевременната неизправност на някои части важи и за скрит производствен или конструкционен дефект като разглеждания в настоящия случай, който възниква за първи път при нов тип самолети и за чието отстраняване е била необходима актуализация на софтуера. Дефектът в настоящия случай се различава от обсъдения в решение *Finnair* скрит производствен или конструкционен дефект, разкрит от производителя (*Technical Follow-up*), по това, че към момента на отмяната на полета нито производителят, нито въздушният превозвач са знаели каква е причината за дефекта в разглеждания в случая нов тип самолет и как може да бъде отстранен. От друга страна, съгласно представените по делото доказателства не е необичайно при нов тип самолет да има скрити дефекти в началната фаза на пускането му в експлоатация.

#### *Преюдициалните въпроси*

След като даде възможност на страните да изразят становища по съдържанието на преюдициалното запитване, *Korkein oikeus* (Върховен съд) определи, че спира делото и отправя следните преюдициални въпроси до Съда на Европейския съюз:

**1. Може ли въздушният превозвач да се позовава на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 само защото производителят на самолета е съобщил, че е имало скрит конструкционен дефект, който застрашава безопасността на полета и засяга всички самолети от този тип, въпреки че съобщението е направено едва след закъснението или отмяната на полета?**

**2. Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен и следва да се провери дали обстоятелствата се дължат на събития, които са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и поради естеството или произхода си не се намират извън ефективния му контрол, то практиката на Съда на Европейския съюз относно преждевременната неизправност на някои технически части приложима ли е в случай като настоящия, в който към момента на отмяната на полета нито производителят, нито въздушният превозвач са знаели от какъв вид е дефектът на въпросния нов тип самолети и как може да бъде отстранен?**

Korkein oikeus (Върховен съд) ще постанови решение по делото, след като получи решение по преюдициалното запитване.

[—]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ