Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Е. ТАНЧЕВ
представено на 22 ноември 2018 година [1]

Дело C-501/17

Germanwings GmbH
срещу
Wolfgang Pauels

(Преюдициално запитване, отправено от Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия)

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Обезщетяване на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Право на обезщетение — Освобождаване — Понятие „извънредни обстоятелства“ — Повреда, причинена от чужд обект („Foreign Object Damage/FOD“) — Повреда на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата за излитане или кацане винт“

1. В настоящото преюдициално запитване Съдът буквално ще трябва да стигне до „гайките и болтовете“ на понятието „извънредни обстоятелства“ в контекста на обезщетяване на пътниците при отказан достъп на борда, отмяна или голямо закъснение на полети. Това е така, защото в настоящото дело винт, намиращ се на пистата за излитане или кацане на съответния полет, причинява повреда на самолетната гума (наричано по-нататък „разглежданото събитие“).

2. В запитването се иска тълкуване на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 [2] и то е подадено от Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия) в рамките на спор между г-н Wolfgang Pauels и Germanwings GmbH — въздушен превозвач, във връзка с отказ на превозвача да обезщети този конкретен пътник, който е претърпял значително закъснение на своя полет.

3. Свързаните с предмета на делото икономически интереси са значителни. Според статистика, предоставена на Европейската комисия от органа за гражданско въздухоплаване на Обединеното кралство, защитата, свързана с наличието на извънредни обстоятелства, съставлява „около 30 % от всички жалби“ и изчерпва „повече от 70 % от ресурсите на националните органи“ [3]. Ето защо значението на понятието „извънредни обстоятелства“ не е преувеличено [4].

1 Език на оригиналния текст: английски.

2 Регламент 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 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218, наричан по-нататък „Регламентът за правата на пътниците“).

3 Вж. *Prassl*, J. Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence. EuCML, 2016, p. 136. Авторът също така отбелязва „изключително упоритият отказ [на авиолиниите] да спазват изцяло задълженията си, докато не бъдат изправени пред съд“.

4 *Malenovsky*, J. Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU. — In: Bobek, M. et Prassl, J. (eds), EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On, Hart, 2016 г., p. 25 et 30.

I. Правна уредба

4. Съображения 1, 4, 14 и 15 от Регламента за правата на пътниците гласят следното:

„(1) Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на [потребителя].

[…]

(4) Следователно Общността би следвало да повиши стандартите на защита, установени с този регламент, за да се увеличат правата на пътниците и да се гарантира, че въздушните превозвачи оперират при хармонизирани условия на либерализиран пазар.

[…]

(14) Съгласно Конвенцията от Монреал, задълженията на оперирашите въздушни превозвачи следва да бъдат ограничени или отменени в случаите, когато дадено събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. 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.

(15) Извънредни обстоятелства се смята, че съществуват, когато въздействието на решение за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, закъснение, продължаващо до другия ден, или отмяна на един или повече полети с този самолет, въпреки че са взети необходимите мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети“.

5. Член 5 от този регламент, озаглавен „Отмяна“, гласи следното в параграфи 1 и 3:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперирашия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:

i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или

ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или

iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[…]

3. Оперираш въздушен превозвач не е длъжен за 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“.

6. Озаглавен „Право на обезщетение“, член 7, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците предвижда:

„1. При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;

[…]“.

7. Член 13 от същия регламент, озаглавен „Право на поправяне на вредите“, гласи:

„В случаите, когато опериращ въздушен превозвач плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от настоящия регламент, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално, настоящият регламент по никакъв начин не ограничава опериращия въздушен превозвач да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което опериращият въздушен превозвач има договор. По същия начин, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или трето лице, различно от пътника, с когото опериращ въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от опериращия въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

II. Обстоятелствата в основата на спора и преюдициалният въпрос

8. Г-н Pauels резервира полет с Germanwings от Дъблин до Дюселдорф, предвиден за 28 август 2015 г. Полетът трябва да пристигне по разписание в Дюселдорф в 14,30 ч. местно време.

9. В действителност обаче самолетът пристига в Дюселдорф в 17,48 ч. местно време, т.е. с над три часа закъснение.

10. Germanwings оспорва искането на г-н Pauels за обезщетение, като посочва, че по време на подготовката на разглеждания полет за излитане в една от гумите на самолета, предвиден за извършването на полета, е намерен винт. Винтът се е забил в гумата на пистата за излитане в Дюселдорф или на пистата за кацане на предходния полет в Дъблин. Поради тази причина гумата трябвало да бъде сменена, което довело до забавянето.

11. Според Germanwings вредоносното събитие представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците, по силата на който то било освободено от отговорност. Следователно Germanwings не било длъжно да изплаща обезщетение.

12. Amtsgericht Köln (Районен съд Кьолн, Германия) осъжда Germanwings в съответствие с подаденото искане да заплати на г-н Pauels сумата от 250 EUR заедно с лихви, считано от 16 септември 2015 г. до окончателното изплащане на сумата, в размер на 5 процентни пункта над основния лихвен процент.

13. Посоченият по-горе съд приема за доказан оспорвания от г-н Pauels довод на Germanwings относно причината за голямото закъснение при пристигането в Дюселдорф, като във връзка с това по същество приема, че тази причина не освобождава Germanwings от задължението да изплати обезщетение, защото повредата на една от гумите на самолета, причинена от попаднал на пистата за излитане или кацане винт, е обстоятелство, което може да възникне в хода на нормалната въздухоплавателна дейност и да бъде контролирано. Тази преценка била съобразена и със замисъла на немския законодател, както е видно от законовите разпоредби относно летищния контрол. Управлението на въздухоплавателната дейност обхващало не само въздухоплавателната дейност на съответния превозвач в тесен смисъл като излитане, полет и кацане, но и всички предоставени от трети лица и ползвани от въздушния превозвач летищни услуги, без които нормалната въздухоплавателна дейност няма да бъде възможна. Според Amtsgericht Köln (Районен съд Кьолн) Съдът е изяснил това обстоятелство в определение от 14 ноември 2014 г., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Germanwings подава жалба срещу решението на Amtsgericht Köln (Районен съд Кьолн). То твърди, че първоинстанционният съд надценил обхвата на контрол на Germanwings и пренебрегнал факта, че Съдът не бил постановил, че всички предоставени от трети лица и ползвани от въздушния превозвач услуги спадат към въздухоплавателната дейност на въздушния превозвач.

15. Запитващата юрисдикция подчертава, че в посоченото по-горе определение Siewert ставало въпрос за повреда на самолет, причинена от специализиран автомобил с подвижна стълба за качване и слизане на пътниците, придвижен плътно до самолета, за да се качат пътниците на борда на самолета, т.е. касаело се ползването на услуга на доставчик на наземно обслужване за целите на конкретен полет, изпълняван от въздушния превозвач. Предоставянето на пътниците на възможност да се качат на борда на самолета за резервирания полет било част от задачите на въздушния превозвач. Ето защо настоящият случай по самата си същност не бил сходен. В конкретния случай самолетът бил повреден случайно вследствие от използването на пистата за излитане и кацане, която всички въздушни превозвачи ползвали в същата степен. Следователно посоченото използване трябвало да бъде отнесено към общия въздушен превоз, а не към конкретен кръг от задачи на въздушния превозвач. Той посочва, че почистването на пистите за излитане и кацане също не е сред задачите на въздушния превозвач и поради това било извън контрола на Germanwings. Почистването на пистите не се отнасяло нито до конкретния полет на даден въздушен превозвач, нито до безопасното качване или слизане на пътниците на или от самолета на резервирания полет, а до летищната безопасност, и оттук — до безопасността на въздушния транспорт като цяло.

16. Germanwigns поддържа още, че не може да сподели становището на първоинстанционния съд, защото според това становище било практически невъзможно дадено обстоятелство, което прави невъзможно изпълнението на предварително планиран полет, да представлява обстоятелство, което „не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на даден въздушен превозвач“. Това означавало да се обезсмисли принципното изискване, за да се приеме, че в случай на технически дефект е налице извънредно обстоятелство, а именно че става въпрос за събитие, което „не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач“.

17. С оглед на горното Landgericht Köln (Областен съд Кьолн) счита, че решението по жалбата зависи от това дали повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата за кацане или за излитане винт, представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците. Съобразно с това той решава да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Представлява ли повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата за излитане или за кацане винт (чужд обект/„Foreign Object Damage/FOD“), извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от [Регламента за правата на пътниците]?“.

III. Производството пред Съда

18. Писмени становища представят г-н Pauels, германското и полското правителство, както и Европейската комисия. В съдебното заседание от 17 септември 2018 г. устни становища представят Germanwings и всички посочени по-горе страни (с изключение на полското правителство).

IV. Анализ

A. Кратко изложение на становищата на страните

19. На първо място, що се отнася до *допустимостта*, Комисията твърди, че настоящото преюдициално запитване потенциално повдига съмнения в това отношение. Що се отнася до съдържанието на запитването, Комисията твърди, че то се позовава на твърдения на страните, които запитващата юрисдикция приема за правилни, вместо на установени факти. Комисията е на мнение, че ако последващи мерки по събиране на доказателства поставят под въпрос фактите, които запитващата юрисдикция приема за правилни, релевантността на преюдициалното запитване може да отпадне. Във всеки случай Комисията заключава, че преюдициалното запитване е допустимо.

20. Що се отнася до *основателността*, г-н Pauels твърди, че повредата на самолетната гума, причинена от намиращ се на пистата за излитане или за кацане винт, не е извънредно обстоятелство. Той счита, че подобно събитие е присъщо на дейността на въздушния превозвач. Присъствието на чужди обекти на пистите за излитане и кацане било ситуация, която можело да възникне ежедневно, въздушните превозвачи били наясно с този проблем и почистването на пистата било сред обичайните задачи на летищните оператори. Той добавя, че самолетните гуми, които са под изключително високо налягане, биват редовно инспектирани в контекста на предполетните проверки и трябва редовно да бъдат сменяни. Ето защо едно събитие като разглежданото в настоящото дело не можело да не се счита за присъщо на дейността на въздушния превозвач; не на последно място тъй като понятието „извънредно обстоятелство“ трябвало да се тълкува стриктно.

21. В случай че такова събитие все пак не се приемало за присъщо на дейността на въздушния превозвач, то следвало да се счита за подлежащо на ефективен контрол по своето естество или своя произход, като се има предвид, че пистите за излитане и кацане били обект на редовни проверки от летищните оператори.

22. Германското и полското правителство, както и Комисията твърдят, че повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата за излитане или за кацане винт, представлява „извънредно обстоятелство“.

23. Според германското правителство рискът, свързан с наличието на чужди обекти на пистите за излитане и кацане, е неизбежен за въздушния превозвач и не може да се контролира от него. Наличието на чужди обекти било вследствие на причина, която е външна за въздушния превозвач, без никаква връзка с осъществяването на въпросния полет — противно на преждевременното излизане от строя на някои части на самолета въпреки редовната поддръжка, което е разглеждано в решения Wallentin-Hermann [5] и Van der Lans [6]. Обстоятелството, че въздушните превозвачи можело по-често да бъдат в ситуация, при която някоя гума е повредена от чужд обект на пистата, не изключва квалифицирането ѝ като извънредно обстоятелство, като се има предвид, че честотата на събитията не била разглеждана като критерий за разграничение [7]. Освен това германското правителство настоява, че не е извършено нарушение от страна на летищния оператор, което би могло да бъде приписано на въпросния въздушен превозвач. В случая този оператор не бил нарушил задълженията си по отношение на поддръжката и експлоатацията. Ако са били въведени по-строги мерки за контрол от вече съществуващите, то това щяло да се отрази неблагоприятно на въздушния трафик.

24. Полското правителство твърди, че повреда като разглежданата, която е причинена от трето лице в нарушение на неговите задължения, не е част от нормалната дейност на един въздушен превозвач. Тъй като не можел да предвиди, че летищният оператор няма да изпълни задълженията си, въздушният превозвач не бил длъжен да вземе предвид риска, че неговият самолет може да бъде повреден по този начин. В този контекст въздушният превозвач можел да носи отговорност само за своевременния ремонт на повредения самолет.

25. Според Комисията спорното събитие не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач и не може да се контролира от него. В това отношение то не било неразривно свързано с функционирането на системата на самолета — за разлика по-специално от подвижната стълба за качване и слизане на пътниците. В този смисъл то било съпоставимо със сблъсък с птица — събитие, което също не може да се контролира от въздушния превозвач. Тази липса на контрол на въздушния превозвач се потвърждавала от факта, че сигурността и проверката на пистите попадала в сферата на отговорност на летищните оператори. На последно място, фактът, че инцидентът се е случил при кацане или излитане на предходния полет, не изключвал квалифицирането му като „извънредно обстоятелство“ [8].

Б. Преценка

1. Предварителни бележки

26. Според мен допустимостта на преюдициалното запитване не е открит въпрос в настоящото дело, доколкото той е повдигнат само от Комисията [9] — чрез съображения, които в действителност представляват теоретични бележки — и Комисията сама стига до заключението, че във всеки случай запитването не е недопустимо. На първо място, в контекста на сътрудничеството между Съда и националните юрисдикции въпросите, свързани с правото на Съюза, се ползват с презумпция за релевантност [10]. На второ място, от практиката на Съда следва, че правото на Съюза не забранява след постановяване на решението по

5 Решение от 22 декември 2008 г. (C-549/07, EU:C:2008:771).

6 Решение от 17 септември 2015 г., Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

7 Решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

8 Това следва от решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 Освен това нито една от страните не счита за необходимо да разгледа този въпрос в съдебното заседание.

10 Вж. например решение от 16 декември 2008 г., Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, т. 67).

преюдициалното запитване запитващата юрисдикция да изслуша отново страните и/или да събере нови доказателства, които могат да я накарат да промени фактическите и правните констатации, които е направила в акта за преюдициално запитване, при условие че гарантира пълното действие на даденото от Съда тълкуване на правото на Съюза [11].

27. Що се отнася до основателността, в акта за преюдициално запитване запитващата юрисдикция счита, че в настоящия случай е налице извънредно обстоятелство. Действително в няколко производства по дела, предхождащи настоящото дело, запитващата юрисдикция е постановявала, че повреда на гума или друг технически дефект на въздухоплавателното средство, причинени от попаднали на пистата малки предмети като гвоздеи или подобни, представлява извънредно обстоятелство, което освобождава въздушния превозвач от задължението му за обезщетяване на пътниците.

28. Стигам до извода, че този подход е правилен [12]. В анализа си по-долу ще разгледам по-специално практиката на Съда и понятието „извънредни обстоятелства“ във връзка с технически проблеми. След това ще приложа състоящия се от две части критерий на Съда: i) проблемът трябва да се дължи на събитие, което не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач, и ii) поради своето естество или произход се намира извън контрола на въздушния превозвач. Накрая, ще се спра на допълнителното условие относно предприемането на необходими мерки и възможността за избягване/предотвратяване на извънредното обстоятелство или обстоятелства. Ще стигна до заключението, че повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата за излитане или кацане винт, *попада в обхвата на понятието „извънредно обстоятелство“* по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците.

29. Следва да се добави, че е особено наложително Съдът да изясни този въпрос, доколкото в Германия (както и в други държави членки) [13] националната съдебна практика не третира по еднакъв начин въпроса дали събитие като разглежданото в настоящото дело следва да представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба.

30. Например в Германия в решения на различни първоинстанционни съдилища и дори в решение на друг състав на запитващата юрисдикция [14] (които са постановени след решението на Съда относно подвижната стълба за качване и слизане на пътниците по дело Siewert) [15] се застъпва противоположната теза и се приема, че в случай като настоящия не е налице „извънредно обстоятелство“.

31. Следователно изясняването на този въпрос има ясно практическо значение и също така ще спомогне за подобряване на правната сигурност за пътниците и въздушните превозвачи.

32. Съдът вече няколкократно е имал повод да тълкува член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците. Следва кратък преглед на тези дела.

11 Решение от 5 юли 2016 г., Огнянов (C-614/14, EU:C:2016:514, т. 30 и т. 2 от диспозитива).

12 Относно понятието „извънредни обстоятелства“ вж. *Milner*, A. Regulation EC 261/2004 and ‘Extraordinary Circumstances’. Air & Space Law, 34, no. 3 (2009), 215—220; *Van der Wijngaart*, T. van der Lans v. KLM and ‘Extraordinary Circumstances’. Air & Space Law, 41, no. 1 (2016), 59—62; *Michel*, V. Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur, Europe, Number 6, June 2018, 22—23; *Flöthmann*, M. Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz “wilden Streiks” des Flugpersonals (Anmerkung). EuZW, 2018, 457; *Herrmann*, C. Entschädigung der Fluggäste bei „wildem Streik“ — das TUIfly-Urteil des EuGH. RRa, 3/2018, p. 102; *Führich*, E., Innenbetrieblicher “wilder Streik” als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung. Monatsschrift fúr Deutsches Recht, 13/2018.

13 Това е посочено включително от *Prassl*, J. Tackling Diversity Through Uniformity? — In: Bobek, M. et Prassl, J., op.cit., p. 335; *Van der Wijngaart*, T., op.cit.; *Führich*, E., op.cit., и *Politis*, A. Rechtsprechung: Anmerkung — Pešková u. Peška. NJW, 37/2017, p. 2669.

14 24-ти граждански състав на Landgericht Köln (Областен съд Кьолн)

15 Определение от 14 ноември 2014 г., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

33. В решение Pešková и Peška[16], което е особено релевантно в този случай, Съдът постановява, че сблъсък на самолет с птица, както и причинените от това повреди не са неразривно свързани с операционната система на самолета и поради своето естество или произход този сблъсък не е присъщ на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач, както и че се намира извън ефективния му контрол — следователно такъв сблъсък представлява извънредно обстоятелство.

34. В решение McDonagh[17] Съдът включва в това понятие затварянето на въздушното пространство поради изригването на вулкана Ейяфятлайокутл в Исландия.

35. От друга страна, в решение Van der Lans[18] Съдът постановява, че технически проблем, който е настъпил ненадейно, не се дължи на лоша поддръжка, нито пък е бил установен по време на редовна поддръжка, не се обхваща от понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3.

36. В решения Wallentin-Hermann[19] и Sturgeon и др.[20] Съдът установява, че технически проблем, засегнал даден самолет, не спада към това понятие, освен ако този проблем не произтича от 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.

37. В решение Siewert[21] Съдът постановява, че събитие, при което специализиран летищен автомобил с подвижна стълба за качване и слизане на пътниците се сблъсква със самолет, не може да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“. Ще се върна към това дело по-късно.

2. Понятието „извънредни обстоятелства“ във връзка с технически проблеми

38. На първо място, важно е да се отбележи, че това понятие не е нито дефинирано, нито ясно установено в Регламента за правата на пътниците.

39. С оглед на това Съдът е възприел принципа на изключението от правилото: по правило техническите неизправности попадат в обхвата на операционния риск на въздушния превозвач, тъй като те са част от нормалното упражняване на неговата дейност и само по изключение могат да представляват извънредно обстоятелство (по принцип това е така, когато те не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач и са извън неговия контрол).

40. В решение Pešková и Peška[22] Съдът наскоро припомня, че съгласно волята на законодателя на Съюза при отмяна на полет или при голямо закъснение, тоест такова, което е от три или повече часа, за въздушните превозвачи възникват задълженията за обезщетяване на пътниците по член 5, параграф 1 от Регламента за правата на пътниците. На основание съображения 14 и 15, както и член 5, параграф 3 от посочения регламент, като дерогация от разпоредбите на параграф 1 от същия член въздушният превозвач се освобождава от задължението си да плати

16 Решение от 4 май 2017 г. (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 Решение от 31 януари 2013 г. (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 Решение от 17 септември 2015 г. (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 Решение от 22 декември 2008 г. (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Решение от 19 ноември 2009 г. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Определение от 14 ноември 2014 г. (C-394/14, EU:C:2014:2377).

22 Решение от 4 май 2017 г. (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 19 и сл.). Вж. също *Wienbracke*, M. Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel. EuZW, 2017, 571.

обезщетение на пътниците по член 7 от Регламента за правата на пътниците, ако може да докаже, че отмяната или закъснението се дължи на извънредни обстоятелства, които не е могло да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки. Ето защо член 5, параграф 3 следва да се тълкува стриктно [23].

41. Съдът е постановил, че „[н]е би могло да се изключи […], че технически проблеми спадат към тези извънредни обстоятелства, доколкото произтичат от събития, които *не са присъщи* на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и *се намират извън ефективния му контрол*. Така би било 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. Така би било също при наличието на вреди, причинени на летателните апарати от актове на саботаж или тероризъм“ [24].

42. В случая разглежданото събитие (и повредата) спада към категорията на техническите проблеми и следователно на посочените в съображение 14 от Регламента за правата на пътниците „неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета“.

43. Само по себе си това събитие очевидно не е скрит фабричен дефект, отразяващ се върху сигурността на полетите, който е един от примерите за технически проблем, който Съдът приема, че може да представлява „извънредно обстоятелство“ (решения Wallentin-Hermann и Van der Lans) [25].

44. Съгласен съм обаче с Комисията, че посочената по-горе съдебна практика трябва да се тълкува в смисъл, че с посочването на примера за скрит производствен дефект Съдът просто е искал да поясни, че технически дефекти, произтичащи от събития, които са извън контрола на засегнатия въздушен превозвач, следва да се считат за извънредни обстоятелства.

45. Наистина, както посочва германското правителство, в решение McDonagh [26] Съдът приема, че „[с]поред разговорния език с термина „извънредни обстоятелства“ се обозначават буквално обстоятелства, които излизат „извън обикновеното“. В контекста на въздушния транспорт те посочват събитие, което не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач и се намира извън ефективния му контрол поради своето естество или произход […]. С други думи, […] това са всички обстоятелства, които са извън контрола на въздушния превозвач, независимо от естеството и тежестта им“.

46. Освен това подготвителните работи по приемането на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците подкрепят това тълкуване. В хода им понятието „форсмажорни обстоятелства“ е променено на „извънредни обстоятелства“. Съгласно изявлението на Съвета в Общата позиция тази промяна е направена в интерес на правната яснота [27].

47. От изложеното по-горе става ясно, че Съдът не е искал да ограничи понятието „извънредни обстоятелства“, така че да включва технически неизправности само ако произходът им е подобен на скрит производствен дефект.

23 Решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermam (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 20).

24 Решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermam (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 26). Курсивът е мой.

25 Решения от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermam (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 26), и от 17 септември 2015 г., Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, т. 38 и сл.). Във връзка с последното дело вж. решението на Court of Appeal (England & Wales) (Апелативен съд Англия и Уелс) по дело Huzar с/у Jet2.com Limited, [2014] EWCA civ. 791 (касаещо дефект в окабеляването във веригата на горивния клапан). Вж. също *Van der Wijngaart*, T., op.cit.

26 Решение от 31 януари 2013 г. (C-12/11, EU:C:2013:43, т. 29).

27 Вж. заключението ми по съединени дела Krüsemann и др. (C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17 и C-290/17—C-292/17, EU:C:2018:243, т. 57).

48. Практиката на Съда до момента във връзка с техническите проблеми като извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците е въвела критерий от две части: i) проблемът трябва да се дължи на събитие като например събитията, посочени в съображение 14 от Регламента, което не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач (първа част), и ii) поради своето естество или произход той се намира извън контрола на въздушния превозвач (втора част). Следва да се отбележи, че наличието на тези две части (условия) трябва да се преценява във всеки отделен случай и е кумулативно [28]. Ще се спра на тях последователно по-долу.

а) Присъщ характер на събитието

49. По отношение на посочената в предходната точка първа част (присъщия характер на събитието) трябва да се има предвид, че Съдът е възприел ограничителен подход спрямо наличието на защита в случай на технически проблеми в съдебната практика, произтичаща от решение Wallentin-Hermann [29].

50. Всички страни (с изключение на г-н Pauels) поддържат, че разглежданото събитие (т.е. повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата за излитане или за кацане винт) не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач.

51. В решение Pešková и Peška [30] Съдът постановява, че „преждевременното излизане от строя на някои самолетни части не представлява извънредно обстоятелство, тъй като такава повреда остава неразривно свързана с операционната система на самолета. Всъщност такова неочаквано събитие не се намира извън ефективния контрол на въздушния превозвач, тъй като именно той трябва да осигурява поддръжката и доброто функциониране на самолетите, които експлоатира за целите на икономическата си дейност“.

52. Въпреки това в следващата точка от това решение (т. 24) Съдът постановява, че „сблъсъкът на самолета с птица, както и евентуално причинените от това повреди не са неразривно свързани с операционната система на самолета, тъй като поради своето естество или произход този сблъсък не е присъщ на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намира извън ефективния му контрол. Следователно такъв сблъсък трябва да се квалифицира като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от [Регламента за правата на пътниците]“.

53. Според мен фактите в основата на посоченото съдебно решение и тези по настоящото дело са съпоставими. В действителност, макар разглежданото събитие да е сравнимо със сблъсъка с птица (решение Pešková и Peška) [31], бих искал да обърна внимание, че то не е съпоставимо със сблъсъка между самолет и специализиран автомобил с подвижна стълба за качване и слизане на пътниците (решение Siewert) [32].

28 Решение от 17 април 2018 г., Krüsemann и др. (C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17 и C-290/17—C-292/17, EU:C:2018:258, т. 34). Там Съдът също уточнява, че обстоятелствата, упоменати в това съображение, не водят непременно и автоматично до освобождаване от задължението за обезщетяване, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) от Регламента за правата на пътниците.

29 Решение от 22 декември 2008 г. (C-549/07, EU:C:2008:771).

30 Решение от 4 май 2017 г. (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 23 и цитираната съдебна практика).

31 Решение от 4 май 2017 г. (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 Определение от 14 ноември 2014 г. (C-394/14, EU:C:2014:2377).

54. Това, което е от решаващо значение за Съда в решение Siewert, е, че стълбите за качване и слизане на пътниците са абсолютно необходими за въздушния превоз на пътници и в това се крие решаващото разграничение между този случай и разглежданата в настоящото дело повреда на гума, причинена от чужд обект на пистата за излитане и кацане.

55. За разлика от подвижните стълби, които се използват по предназначение от въздушните превозвачи, за да осигурят качването и слизането на пътниците, на пистата за излитане и кацане се е намирал винт без знанието на въздушния превозвач и независимо от или против волята му.

56. Както посочва Комисията, тези обекти може да причинят повреда, но това е извън обхвата на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач.

57. Вярно е, че използването на пистата за излитане и кацане несъмнено е част от обичайното упражняване на дейността на въздушния превозвач, както г-н Pauels многократно повтаря. Това обаче само по себе си не е от решаващо значение. Действително и използването на въздушното пространство несъмнено е част от обичайното упражняване на дейността на въздушен превозвач, но Съдът е постановил, че сблъсък с птица представлява извънредно обстоятелство: това не е неразривно свързано с операционната система на самолета.

58. От това следва, че винтове, намиращи се на пистите за излитане и кацане, също не са неразривно свързани с операционната система на самолета. Напротив, винтовете и другите чужди обекти върху пистата за излитане и кацане трябва да бъдат избягвани, доколкото е възможно, тъй като те представляват значителен риск за безопасността и самолетите не трябва да влизат в контакт с такива предмети.

59. По-нататък, г-н Pauels твърди по същество, че спорното събитие е често срещан проблем и въз основа на това не може да представлява извънредно обстоятелство.

60. От акта за преюдициално запитване следва, че случаите, при които самолетна гума бива повредена по време на излитане или кацане от винт или друг подобен чужд обект, който е паднал на пистата за излитане и кацане, не са рядко явление. Според мен това не означава, че честотата на събитието следва да представлява ограничителен/разграничителен критерий.

61. Подобен довод е застъпен и от генералния адвокат Bot по дело Pešková и Peška[33]. Той твърди, че такива събития (сблъсък с птица) не може да представляват извънредно обстоятелство, тъй като сблъсъците между птици и самолети били често явление и познат феномен за различните икономически оператори в сектора на въздушния транспорт. Съдът обаче не е възприел тази аргументация и стига до заключението, че въпреки тези доводи сблъсъкът с птица е извънредно обстоятелство.

62. От гореизложеното следва, че спорното събитие не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач.

б) Контрол

63. На следващо място, що се отнася до втората част от критерия (контрол), считам, че в конкретния случай въздушният превозвач, чийто самолет е претърпял повреда в една от гумите вследствие на наличието на чужд обект на пистата за излитане и кацане, е изправен пред събитие, което е извън ефективния му контрол.

33 Заключение на генералния адвокат Bot по дело Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

64. Това е така, защото за поддръжката и почистването на пистите за излитане и кацане е отговорен не въздушният превозвач, а летищният оператор.

65. Както запитващата юрисдикция правилно е приела в решението си от 19 януари 2016 г.[34], в съображение 14, което е свързано с член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците, законодателят на Съюза само изброява примери за извънредни обстоятелства, но от изброените примери е видно, че по принцип става въпрос за фактори, чието възникване е извън обсега на организационната и техническата отговорност на въздушния превозвач, върху които той не може да повлияе и съответно не може и да ги предотврати. Следователно те са извън т.нар. операционен риск, на който е изложен летателният апарат. Тъй като за безопасността и проверката на пистите за излитане и кацане отговаря съответният летищен оператор и той редовно ги проверява за наличие на чужди обекти, самите въздушни превозвачи нямат влияние върху извършването и броя на проверките, а и нямат право самите те да извършват такива проверки (нито пък имат средствата за това).

66. Всъщност запитващата юрисдикция приема, че наличието на чужди обекти върху пистите за излитане и кацане представлява риск, който е извън контрола на авиокомпаниите, и за разлика от случая, в който определени самолетни части преждевременно са излезли от строя въпреки редовната им поддръжка, това наличие на чужди обекти е въздействащо отвън събитие[35].

67. Във всеки случай споделям становището на запитващата юрисдикция, че чуждите обекти на пистите за излитане и кацане, които причиняват повреди на самолета, следва да се квалифицират като извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците.

68. Както отбелязва полското правителство, наблюдението на състоянието на пистата попада в сферата на отговорност на летищния оператор, а не на въздушния превозвач. Следователно причинената от чужд обект повреда на дадена част от самолета би могла най-много да бъде в резултат на неизпълнение на задължения от страна на летищния оператор.

69. Всъщност тази отговорност на летищния оператор следва по-специално от Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията[36], както и от приложимото национално законодателство.

70. „Подчаст C — Техническо обслужване на летищата (ADR.OPS.C)“ от приложение IV към този регламент в раздел „ADR.OPS.C.010 Настилки, други наземни повърхности и дренаж“ предвижда, че „а) Летищният оператор инспектира редовно повърхностите на всички работни площи, включително настилките (писти за излитане и кацане, пътеки за рулиране и перони), прилежащите зони и дренажа с цел оценка на тяхното състояние като част от програмата за превантивно и коригиращо техническо обслужване“ и „б) Летищният оператор: 1) поддържа повърхностите на всички работни площи с цел избягване и отстраняване на неукрепени предмети/остатъци, които биха могли да причинят повреди на въздухоплавателните средства или да нарушат функционирането на системите на въздухоплавателните средства; 2) поддържа повърхността на пистите за излитане и кацане, пътеките за рулиране и пероните с цел предотвратяване образуването на вредни неравности“.

34 Дело 11 S 389/14.

35 Тя счита, че тъй като такива събития не са присъщи на нормалното оперативно протичане на даден полет и са извън контрола на въздушния превозвач, те следва да се квалифицират като въздействащи отвън събития/обстоятелства.

36 Регламент от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 44, 2014 г., стр. 1).

71. Считам (както и запитващата юрисдикция), че доколкото чуждите обекти, попаднали на пистите за излитане и кацане, винтовете, гвоздеите или други малки предмети не служат за целите на въздухоплавателната дейност, те представляват риск за безопасността. Това, че попадат на пистите за излитане и кацане, е случайно настъпващо събитие, което въздушният превозвач не може да предвиди и което освен това в рамките на сферата на дейността на превозвача е извън неговия контрол. Подобно на мерките за прогонване на птици, които имат за цел да предотвратят сблъсък с птици, и мерките за обезопасяване на пистите за излитане и кацане от намиращи се на тях предмети не се отнасят нито до конкретен полет на въздушния превозвач, нито до безопасното качване или слизане на пътниците за или от резервирания полет, а по-скоро до безопасността на летищата и на въздушния транспорт като цяло. Ето защо поначало те не попадат в обхвата на отговорност на отделния въздушен превозвач, а в конкретния случай за тях е отговорен летищният оператор, който е длъжен да прецени необходимостта от съответни мерки и евентуално да направи подбор на подходящите и ефективни средства за отстраняване на нередностите [37].

72. Г-н Pauels твърди, че самолетните гуми са под изключително натоварване при излитане и кацане, биват редовно инспектирани в контекста на предполетните проверки и трябва редовно да бъдат сменяни от въздушния превозвач [38] и че това представлява пречка разглежданото събитие да се квалифицира като извънредно обстоятелство.

73. По мое мнение обаче от горепосочения довод не следва, че разглежданото събитие трябва да се счита за присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и/или за намиращо се под неговия контрол.

74. Подобно на това, което Съдът постановява в решение Pešková и Peška [39] във връзка със сблъсъка с птица, наличието на винт на пистата за излитане и кацане, довел до повредата на самолета, не е свързано с дейността на въздушния превозвач, тъй като няма никаква връзка с изключително високото натоварване и изискванията по време на излитане и кацане на самолетите. Разглежданото събитие не може да бъде избегнато чрез подмяна на гумите при достигане на границата на износване; в действителност дори съвсем нови гуми могат да бъдат повредени от винт, намиращ се на пистата за излитане и кацане.

75. Следователно, противно на доводите, изтъкнати в писменото становище на г-н Pauels, настоящият случай не може да се сравнява с решение Siewert [40].

76. В това отношение ми изглежда от полза да се отбележи подходът на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) за определяне на това какво попада в обхвата на нормалното упражняване на дейността на въздушен превозвач (възприет в решение по дело, свързано със сблъсък с птица) [41]. Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) приема, че ако предприетата мярка има за цел да гарантира *функционирането на въздушния транспорт като цяло*, тя не би попадала в този обхват. В този случай става въпрос за мярка за осигуряване на въздушна безопасност, а не за мярка на съответния въздушен превозвач. Ето защо според Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) мерките, които се отнасят до обслужването или

37 В този смисъл тук цитирам решение на Landgericht Darmstadt (Областен съд Дармщат, Германия) по отношение на повреда, причинена вследствие от засмукването на винт в двигателя (вж. BeckRS 2014, 23957). Освен това от акта за преюдициално запитване следва, че съществуващите технически системи за наблюдение на пистите за излитане и кацане и за отстраняване на намиращите на тях чужди обекти са (все още) несъвършени и съответно не са в състояние да предоставят сигурна защита. От дълги години се разработвала независима от метеорологичните условия система за безопасност, която в бъдеще непрекъснато да проверява пистите за излитане и кацане за наличие на чужди обекти и в случай на опасност да активира алармен сигнал.

38 Вж. точка 20 от настоящото заключение.

39 Решение от 4 май 2017 г. (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 Определение от 14 ноември 2014 г. (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111.

дейността на отделен самолет, попадат в обхвата на дейността на съответния въздушен превозвач (например също така превоза на пътници), но мерките, които не се отнасят до експлоатацията на конкретен самолет, могат да представляват извънредно обстоятелство, доколкото те не попадат в обхвата на дейността на съответния въздушен превозвач.

77. Така в настоящия случай мерките, които са могли да бъдат предприети, за да се избегне разглежданата в главното производство повреда на гумата, са били извън правомощията на въздушния превозвач. Освен това мерките, които са могли да бъдат предприети от летищния оператор, не се отнасят до експлоатацията на конкретен полет, а до общото гарантиране на въздушното движение на съответното летище. Пистите за излитане и кацане не се поддържат за конкретен полет. Те се поддържат, за да се гарантира гладкото протичане на въздушното движение като цяло.

78. На последно място (подобно на Комисията) считам, че квалификацията като „извънредно обстоятелство“ в настоящото дело е обоснована и от целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт, която Регламентът за правата на пътниците преследва; поради тази причина въздушните превозвачи не следва да бъдат поощрявани да се въздържат от вземане на необходимите мерки при инцидент, свързан с причинена от чужд обект повреда, предпочитайки поддръжката и точността на полетите си пред целта за гарантиране на сигурност [42].

79. От гореизложеното следва, че разглежданото събитие отговаря на критерия за контрол и е събитие, което се намира извън ефективния контрол на въздушния превозвач.

3. Относно необходимите мерки за избягване на извънредни обстоятелства

80. Съгласно практиката на Съда [43], „тъй като не всички извънредни обстоятелства освобождават превозвача от отговорност, този, който се позовава на тях, трябва освен това да установи, 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. […] [В]ъздушният превозвач трябва да установи, че дори като използва всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които разполага, *явно не би могъл* — освен с цената на непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието му към дадения момент — *да избегне това извънредните обстоятелства*, с които се сблъсква, да доведат до отмяната на полета“ (курсивът е мой).

81. Вярно е, че преюдициалният въпрос не се отнася изрично до допълнителното условие за необходимите мерки и избягването/предотвратяването на извънредното обстоятелство обстоятелства.

82. Като се има предвид обаче, че запитващата юрисдикция ще има задачата да прецени дали с оглед на обстоятелствата в конкретния случай би могло да се смята, че въздушният превозвач е предприел всички съобразени със ситуацията мерки, считам, че — с цел да се даде подходящ отговор на запитващата юрисдикция за целите на прилагането на правото на Съюза в отнесения до нея спор — е от полза да бъде разгледано и това условие [44].

42 Срв. решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 25).

43 Решение от 12 май 2011 г., Eglītis и Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, т. 25).

44 Срв. решение от 28 юни 1978 г., Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, т. 57).

83. Действително Съдът е постановил, че „обстоятелството, че от формална гледна точка националната юрисдикция е формулирала преюдициалния въпрос чрез позоваване на определени разпоредби на правото на Съюза, не е пречка Съдът да предостави на тази юрисдикция всички насоки за тълкуване, които могат да бъдат полезни за решаване на делото, с което е сезирана, независимо дали тя е посочила съответните разпоредби във въпросите си. В това отношение Съдът е длъжен да извлече от цялата информация, предоставена от националния съд, и по-специално от мотивите на акта за преюдициално запитване, разпоредбите от правото на Съюза, които изискват тълкуване предвид предмета на спора“ [45].

84. В практиката на Съда е установено, че понятието за необходими мерки е индивидуализирано и гъвкаво [46] и „трябва да се вземат предвид само мерките, за които [въздушният превозвач] действително носи отговорност, *и да се изключат тези, които са от компетентността на трети лица, като например компетентни в това отношение оператори на летища или полетни диспечери*“ [47].

85. Следователно националният съд трябва да „прецени дали […] съответният въздушен превозвач действително е в състояние по-специално от техническа и административна гледна точка да вземе пряко или косвено превантивни мерки, позволяващи да се намали и дори да се предотврати рискът от [повреда на гумите от чужди предмети, намиращи се на пистата за излитане и кацане]“ [48].

86. От всички изложени по-горе съображения следва, че член 5, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците трябва да се тълкува в смисъл, че повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата за излитане и кацане винт, попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.

87. При все това бих искал да подчертая, че не всяка смяна на самолетна гума би се квалифицирала като извънредно обстоятелство: необходимо е да се направи разграничение между повредата на гумата в настоящия случай, и повредата, която се дължи на нормалното износване — последната не представлява извънредно обстоятелство.

V. Заключение

88. Поради изложените съображения предлагам на Съда да отговори на преюдициалното запитване, отправено от Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия), както следва:

„Член 5, параграф 3 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 трябва да се тълкува в смисъл, че повредата на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата за излитане или кацане винт, попада в обхвата на понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба“.

45 Решение от 29 септември 2016 г., Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, т. 43).

46 Решение от 12 май 2011 г., Eglītis и Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, т. 30).

47 Решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 43). Курсивът е мой.

48 Решение от 4 май 2017 г., Pešková and Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 44).