РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

22 декември 2008 година *

По дело C-549/07

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Handelsgericht Wien (Австрия) с акт от 30 октомври 2007 г., постъпил в Съда на 11 декември 2007 г., в рамките на производство по дело

Friederike Wallentin-Hermann

срещу

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: г-н K. Lenaerts, председател на състав, г-н T. von Danwitz, г-н E. Juhász, г-н G. Arestis и г-н J. Malenovský (докладчик), съдии,

* Език на производството: немски.

генерален адвокат: г-жа E. Sharpston,
секретар: г-н R. Grass,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за г-жа Wallentin-Hermann, от самата нея, Rechtsanwältin,

— за Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA, от адв. O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

— за австрийското правителство, от г-н E. Riedl, в качеството на представител,

— за гръцкото правителство, от г-жа S. Chala и г-жа D. Tsagkaraki, в качеството на представители,

— за полското правителство, от г-н M. Dowgielewicz, в качеството на представител,

— за португалското правителство, от г-н L. Fernandes, в качеството на представител,

— за правителството на Обединеното кралство, от г-жа C. Gibbs, в качеството на представител, подпомагана от г-н D. Beard, barrister,

— за Комисията на Европейските общности, от г-н R. Vidal Puig и г-жа M. Vollkommer, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на 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 и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-жа Wallentin-Hermann и Alitalia — Linee Aree Italiane SpA (наричано по-нататък „Alitalia“) вследствие на отказа на последното да обезщети ищцата в главното производство, чийто полет е бил отменен.

Правна уредба

Международно право

3 Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, приета в Монреал на 28 май 1999 г. (наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“), е подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и е одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 година (ОВ 194, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“). Тази конвенция влиза в сила по отношение на Общността на 28 юни 2004 г.

4 Членове 17—37 от Конвенцията от Монреал съставляват глава III от нея, озаглавена „Отговорност на превозвача и размер на обезщетението за вреди“.

5 Член 19 от тази конвенция, озаглавен „Закъснение“, предвижда:

„Превозвачът е отговорен за вреда, причинена от закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари. Независимо от това превозвачът не носи отговорност за вреда, причинена от закъснение, ако докаже, че той и неговите служители и агенти са взели всички мерки, които разумно биха могли да се изискват за избягване на вредата, или че е било невъзможно той или те да вземат такива мерки.“

Общностно право

6 Регламент № 261/2004 съдържа по-конкретно следните съображения:

„(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 клиента [да се чете: „защита на потребителите“].

(2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.

[…]

(12) Безпокойството и неудобството на пътниците, причинени от отмяна на полети, следва […] да се намали. Това следва да се постигне, като се убедят превозвачите да информират пътниците за отменени полети преди времето на отлитане по разписание и, освен това, да им предложат разумно премаршрутиране, така че пътниците да могат да уредят нещата по друг начин. Ако не успеят да направят това, въздушните превозвачи следва да компенсират пътниците, освен когато отмяната става в извънредни обстоятелства, които са могли да бъдат избегнати при вземане на всякакви разумни мерки [да се чете: „които не биха могли да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни мерки“].

[…]

(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 могат да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с експлоатацията [да се чете: „осъществяването“] 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.“

7 Член 5 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отмяна“, гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

а) получават помощ от оперирящия въздушен превозвач по член 8; и

б) получават помощ от оперирящия въздушен превозвач по член 9, параграф 1, буква а) и член 9, параграф 2, както и при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след заминаването, така както е било планирано за отменения полет, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б) и член 9, параграф 1, буква в); и

в) имат право на обезщетение от оперирящия 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 [да се чете: „всички разумни мерки“].

[…]“.

8 Член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на обезщетение“, предвижда:

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

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

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;

в) 600 EUR за всички полети, непопадащи под букви а) или б).

[…]“.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

9 От акта за препращане е видно, че г-жа Wallentin-Hermann е резервирала в Alitalia за себе си, за своя съпруг и за дъщеря си три места за полет от Виена (Австрия) за Бриндизи (Италия) през Рим (Италия). Излитането от Виена е било предвидено за 28 юни 2005 г. в 6,45 ч., а пристигането в Бриндизи е било предвидено за същия ден в 10,35 ч.

10 След регистрирането и пет минути преди предвидения час на излитане тримата пътници са уведомени, че полетът им е отменен. Впоследствие те са прехвърлени на полет на компанията Austrian Airlines за Рим, където пристигат в 9,40 ч., тоест 20 минути след часа на излитане на свързващия полет към Бриндизи, който съответно изпускат. Г-жа Wallentin-Hermann и семейството ѝ пристигат в Бриндизи в 14,15 ч.

11 Отмяната на полета на Alitalia с излитане от Виена се дължи на сложна повреда на мотора, засягаща турбинния двигател, открита предишния ден в хода на проверка. Alitalia е била уведомена за това в 1 ч. през нощта, предхождаща този полет. Ремонтът на летателния апарат, наложил изпращането на резервни части и на техници, приключва на 8 юли 2005 г.

12 Г-жа Wallentin-Hermann отправя до Alitalia искане за обезщетение от 250 EUR по силата на член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 поради отмяната на нейния полет, както и 10 EUR за телефонни разходи. Alitalia отхвърля това искане.

13 В рамките на съдебното производство, което г-жа Wallentin-Hermann започва, Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Районен съд по търговски дела Виена) уважава искането ѝ за обезщетение, по-конкретно с довода, че засегналите съответния самолет технически проблеми не спадат към освобождаващите от обезщетение „извънредни обстоятелства“, предвидени в член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

14 Alitalia подава жалба срещу това решение пред Handelsgericht Wien (Търговски съд Виена), който решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Съществуват ли извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент […] № 261/2004 […] с оглед на четиринадесето съображение от този регламент, когато технически проблем, засегнал самолета, а именно авария на мотор, води до отмяната на полета, и следва ли посочените в член 5, параграф 3 [от този] регламент причини за освобождаване да се тълкуват в съответствие с разпоредбите на Конвенцията от Монреал (член 19)?

2) При утвърдителен отговор на първия въпрос дали при въздушните превозвачи, при които процентът на отмяна на полети поради технически проблеми е по-висок от средния, са налице извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент [№ 261/2004] поради самия факт, свързан с честотата на тези проблеми?

3) При утвърдителен отговор на първия въпрос дали въздушен превозвач е взел всички „разумни мерки“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент [№ 261/2004], ако докаже, че по самолета са положени определения от закона минимум дейности по поддръжка, и достатъчно ли е това, за да бъде освободен въздушният превозвач от задължението за обезщетение, предвидено от разпоредбите на член 5 във връзка с член 7 от [от този] регламент?

4) При отрицателен отговор на първия въпрос дали са извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент [№ 261/2004] случаи на непреодолима сила или природни феномени, които не се състоят в технически проблем и поради това са външни за въздушния превозвач?“

По преюдициалните въпроси

По първия и четвъртия въпрос

15 С първия и четвъртия си въпрос, които следва да се разглеждат съвместно, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка с четиринадесето съображение от този регламент следва да се тълкува в смисъл, че произтекъл с летателен апарат технически проблем, довел до отмяната на полет, спада към понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба или, напротив, това понятие включва ситуации от друго естество, които не се състоят в технически проблеми. Запитващата юрисдикция иска също да се установи дали посочените в тази разпоредба причини за освобождаване следва да се тълкуват в съответствие с разпоредбите на Конвенцията от Монреал, по-специално с член 19 от нея.

16 Следва да се констатира, че понятието за извънредни обстоятелства не е сред тези, които са определени в член 2 от Регламент № 261/2004. Това понятие не е определено и в другите членове на споменатия регламент.

17 От постоянната съдебна практика следва, че определянето на значението и обхвата на термините, за които общностното право не предоставя никакво определение, следва да се осъществява в съответствие с обичайното им значение в говоримия език, като се държи сметка за контекста, в който те се използват, и за целите, преследвани от правната уредба, от която представляват част. Освен това, когато тези термини се съдържат в разпоредба, която представлява дерогация от принцип или по-специално от общностни правила, насочени към защита на потребителите, те следва да се разглеждат по такъв начин, че тази разпоредба да може да се тълкува стриктно (вж. в този смисъл Решение от 10 март

2005 г. по дело easyCar, C-336/03, Recueil, стр. I-1947, точка 21 и цитираната съдебна практика). Освен това преамбюлът на общностен акт може да уточнява съдържанието на последния (вж. в този смисъл по-специално Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA, C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 76).

18 В това отношение целите, преследвани от член 5 на Регламент № 261/2004, който определя задълженията, възложени на оперираща въздушен превозвач в случай на отмяна на полет, ясно произтичат от първо и второ съображение от този регламент, според чиито текстове действията на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят по-специално гарантирането на високо равнище на защита на пътниците и да отчитат изцяло изискванията за защита на потребителите, тъй като отмяната на полет причинява сериозно неудобство на пътниците (вж. в този смисъл Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точка 69).

19 Както е видно от дванадесето съображение и от член 5 от Регламент № 261/2004, общностният законодател възнамерява да облекчи трудностите и неудобствата, причинявани на пътниците от отмените на полети, като убеди въздушните превозвачи да ги обявяват предварително и при някои обстоятелства да предлагат премаршрутиране, отговарящо на определени критерии. В хипотезата, когато тези мерки не биха могли да се предприемат от посочените превозвачи, общностният законодател желае те да обезщетяват пътниците, освен когато отмяната се дължи на извънредни обстоятелства, които не биха могли да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни мерки.

20 В този контекст ясно проличава, че ако член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 формулира принципа за правото на обезщетение на пътниците в случай на отмяна на полет, параграф 3 от същия член, определящ условията, при които оперирацият въздушен превозвач не е длъжен да изплати това обезщетение, следва да се възприема като дерогиращ този принцип. Ето защо последната разпоредба следва да се тълкува стриктно.

21 В това отношение общностният законодател посочва, както е видно от четиринадесето съображение от Регламент № 261/2004, че такива обстоятелства могат да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с осъществяването на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач.

22 От това указание в преамбюла на Регламент № 261/2004 е видно, че общностният законодател не е имал предвид, че тези събития, чийто списък впрочем е само ориентировъчен, представляват сами по себе си извънредни обстоятелства, а единствено че могат да създадат такива обстоятелства. От това произтича, че всички обстоятелства, съпътстващи такива събития, не са непременно причини за освобождаване от задължението за обезщетяване, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) от този регламент.

23 Макар общностният законодател да е включил в споменатия списък „неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета“ и макар произтеклият с летателен апарат технически проблем да може да се причисли към такива дефекти, не по-малко вярно е, че съпътстващите такова събитие обстоятелства биха могли да се квалифицират като „извънредни“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 само ако се отнасят до събитие, което по подобие на изброените в четиринадесето съображение от този регламент не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намира извън ефективния му контрол поради своето естество или произход.

24 Като се отчитат обаче особените обстоятелства, при които се осъществява въздушният транспорт, и степента на технологично усложняване на летателните апарати, следва да се констатира, че при упражняване на дейността си въздушните превозвачи обичайно се сблъскват с различни технически проблеми, които функционирането на тези самолети неизбежно показва. Впрочем именно за избягването на такива проблеми и с оглед да се предпазват от инциденти, излагащи на опасност сигурността на полетите, тези самолети се подлагат на

особено стриктен редовен контрол, включен сред обичайните условия за експлоатиране на предприятията за въздушен транспорт. 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.

25 Следователно технически проблеми, открити при поддръжката на летателните апарати или поради дефект в такава поддръжка, не биха могли да представляват сами по себе си „извънредни обстоятелства“, посочени в член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

26 Не би могло да се изключи обаче, 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.

27 Следователно запитващата юрисдикция трябва да провери дали техническите проблеми, на които се позовава участващият в главното производство въздушен превозвач, произтичат от събития, които не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол.

28 Що се отнася до това дали съдържащата се в член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 причина за освобождаване следва да се тълкува в съответствие с разпоредбите на Конвенцията от Монреал, по-специално с член 19 от нея, следва да се констатира, че тази конвенция е неделима част от общностния правен ред. Освен това от член 300, параграф 7 ЕО следва, че институциите на Общността са обвързани от сключените от нея споразумения и следователно тези споразумения имат предимство пред актовете на вторичното общностно право (вж. Решение от 10 юли 2008 г. по дело Emirates Airlines, C-173/07, Сборник, стр. 5237, точка 43).

29 Съгласно член 19 от Конвенцията от Монреал превозвач може да бъде освободен от своята отговорност за причинена от закъснение вреда, „ако докаже, че той и неговите служители и агенти са взели всички мерки, които разумно биха могли да се изискват за избягване на вредата, или че е било невъзможно той или те да вземат такива мерки.“

30 В това отношение следва да се отбележи, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 се позовава на понятието „извънредни обстоятелства“, докато то не присъства нито в член 19 от Конвенцията от Монреал, нито в друга нейна разпоредба.

31 Важно е още да се констатира, че посоченият член 19 се отнася до закъсненията, докато член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 третира случаи на отмяна на полет.

32 Освен това, както е видно от точки 43—47 от Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, член 19 от Конвенцията от Монреал и член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 попадат в различен контекст. Всъщност член 19 и следващите от споменатата конвенция уреждат условията, при които в случай на закъснение на полет засегнатите пътници могат да предприемат действия, насочени към получаване на обезщетение за вреди като индивидуално определено компенсиране. Напротив, член 5 от Регламент № 261/2004 предвижда стандартизирани и незабавни мерки за компенсиране. Така с тези мерки, които са независими от мерките, за чието упражняване определя условията Конвенцията от Монреал, се стига до предхождащ спрямо нея резултат. От това произтича, че предвидените в член 19 от споменатата конвенция причини за освобождаване на превозвача от отговорност не биха могли без разлика да бъдат пренесени към член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

33 При тези условия Конвенцията от Монреал не би могла да определя тълкуването на причините за освобождаване, предвидени в посочения член 5, параграф 3.

34 С оглед на изложените по-горе съображения на първия и четвъртия поставен въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че произтекъл с летателен апарат технически проблем, довел до отмяната на полет, не спада към понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, освен ако този проблем 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. Конвенцията от Монреал не се оказва определяща за тълкуването на причините за освобождаване, предвидени в член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

По втория въпрос

35 С оглед на всички поставени въпроси следва да се счита, че с този въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали самата честота на техническите проблеми изключва последните да спадат към „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, когато при въздушните превозвачи процентът на отмяна на полети поради посочените проблеми е по-висок от средния.

36 Както бе изтъкнато в точка 27 от настоящото съдебно решение, запитващата юрисдикция трябва да провери дали техническите проблеми, на които се позовава въздушният превозвач в главното производство, произтичат от събития, които не са присъщи на нормалното упражняване на неговата дейност и се намират извън ефективния му контрол. От тази констатация произтича, 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 Регламент № 261/2004.

37 С оглед на изложеното по-горе на втория поставен въпрос следва да се отговори, 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 Регламент № 261/2004.

По третия въпрос

38 С третия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали следва да се счита, че въздушен превозвач е взел „всички разумни мерки“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, ако докаже, че са извършени определените от закона минимум дейности по поддръжка на летателния апарат, чийто полет е отменен, и достатъчни ли са тези доказателства, за да бъде освободен посоченият превозвач от задължението си за обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от този регламент.

39 Важно е да се отбележи, че общностният законодател възнамерява да придаде освобождаващ от задължението да се обезщетят пътниците в случай на отмяна на полет характер не на всички извънредни обстоятелства, а единствено на тези, които не биха могли да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни мерки.

40 От това произтича, че тъй като не всички извънредни обстоятелства са освобождаващи, този, който възнамерява да 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 такива, които в момента на проявяване на тези извънредни обстоятелства отговарят по-специално на технически и икономически условия, поносими за съответния въздушен превозвач.

41 Той всъщност 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.

42 Запитващата юрисдикция трябва да провери дали при обстоятелствата в главното производства съответният въздушен превозвач е взел съобразените със ситуацията мерки, тоест тези, които в момента на проявяване на извънредните обстоятелства, чието съществуване той би установил, са отговаряли по-специално на технически и икономически условия, поносими за посочения превозвач.

43 С оглед на изложените по-горе съображения на третия поставен въпрос следва да се отговори, че обстоятелството, че въздушен превозвач е спазил минималните правила за поддръжка на летателен апарат, само по себе си не е достатъчно за установяване, че този превозвач е взел „всички разумни мерки“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, и следователно за освобождаване на посочения превозвач от неговото задължение за обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от този регламент.

По съдебните разноски

44 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството

пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

1) **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 и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 следва да се тълкува в смисъл, че произтекъл с летателен апарат технически проблем, довел до отмяната на полет, не спада към понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, освен ако този проблем 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. Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, приета в Монреал на 28 май 1999 г., не се оказва определяща за тълкуването на причините за освобождаване, предвидени в член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.**

2) **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 Регламент № 261/2004.**

3) Обстоятелството, че въздушен превозвач е спазил минималните правила за поддръжка на летателен апарат, само по себе си не е достатъчно за установяване, че този превозвач е взел „всички разумни мерки“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, и следователно за освобождаване на посочения превозвач от неговото задължение за обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от този регламент.

Подписи