Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

11 юни 2020 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 3 — Член 7, параграф 1 —Обезщетяване на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Освобождаване — Понятие „извънредни обстоятелства“ — „Смущаващи реда пътници“ („Unruly passengers“) — Възможност настъпването на извънредно обстоятелство да бъде изтъкнато за полет, който не е засегнат от него — Понятие „разумни мерки“

По дело C-74/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Районен съд Лисабон, Португалия) с акт от 21 януари 2019 г., постъпил в Съда на 31 януари 2019 г., в рамките на производство по дело

LE

срещу

Transportes Aéreos Portugueses SA,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: M. Vilaras, председател на състава, S. Rodin, D. Šváby (докладчик), K. Jürimäe и N. Piçarra, съдии,

генерален адвокат: P. Pikamäe,

секретар: M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 5 декември 2019 г.,

като има предвид становищата, представени:

– за Transportes Aéreos Portugueses SA, от M. Riso, advogada,

– за португалското правителство, от L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa и L. Guerreiro, в качеството на представители,

– за германското правителство, от J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl и A. Berg, в качеството на представители,

* Език на производството: португалски.

– за френското правителство, от A.-L. Desjonquères и A. Ferrand, в качеството на представители,

– за австрийското правителство, първоначално от G. Hesse, а впоследствие J. Schmoll, в качеството на представители,

– за полското правителство, от B. Majczyna, в качеството на представител,

– за Европейската комисия, от B. Rechena и N. Yerrell, в качеството на представители,

– за Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ), от S. Rostren и R. Sousa Uva, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 27 февруари 2020 г.,

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, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

2 Това запитване е отправено в рамките на спор между LE и въздушния превозвач Transportes Aéreos Portugueses SA (наричано по-нататък „TAP“) по повод на отказа на последния да плати обезщетение на този пътник, чийто полет е имал голямо закъснение.

Правна уредба

Международното право

Конвенцията от Токио

3 Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства (*Recueil des traités des Nations unies*, том 704, стр. 219, наричана по-нататък „Конвенцията от Токио“) е подписана на 14 септември 1963 г. в Токио и влиза в сила на 4 декември 1969 г.

4 Всички държави членки, но не и Европейският съюз, са договарящи страни по Конвенцията от Токио.

5 Член 1, параграф 1 от тази конвенция предвижда:

„Тази конвенция се прилага за:

а) престъпленията;

b) действията, които независимо дали са престъпления или не, могат да застрашат или застрашават безопасността на въздухоплавателното средство или на хората или имуществото на борда, или да смутят реда и дисциплината на борда“.

6 Член 6, параграф 1 от посочената конвенция предвижда:

„Когато командирът на въздухоплавателното средство има основание да смята, че дадено лице е извършило или се готви да извърши на борда престъпление или действие, посочено в член 1, параграф 1, може да предприеме, по отношение на това лице, всички разумни мерки, включително принудителни мерки, които са необходими:

a) за да се гарантира безопасността на въздухоплавателното средство или на хората или имуществото на борда;

b) за да се поддържа реда и дисциплината на борда;

c) за да му позволят да предаде посоченото лице на компетентните органи или да го свали от борда в съответствие с разпоредбите на настоящия дял“.

7 Член 6 от Конвенцията от Токио е изменен с влизането в сила на 1 януари 2020 г. на Протокола за изменение на Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, изготвен в Монреал на 4 април 2014 г. Това изменение обаче не се прилага, най-малкото с оглед на действието му по време, към фактите в главното производство.

Споразумението за ЕИП

8 Член 47, параграф 2 от глава „Транспорт“ на Споразумението за Европейското икономическо пространство от 2 май 1992 г. (ОВ L 1, 1994 г., стр. 3; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 53, стр. 4), изменено със Споразумението за участието на Република България и Румъния в Европейското икономическо пространство (ОВ L 221, 2007 г., стр. 15) (наричано по-нататък „Споразумението за ЕИП“), предвижда, че специалните разпоредби, прилагани към всички видове транспорт, се съдържат в приложение XIII към Споразумението за ЕИП.

9 Член 126, параграф 1 от това споразумение гласи следното:

„Настоящото споразумение се прилага на териториите, в които се прилага Договорът за създаване на Европейската икономическа общност, при определените в него условия, както и на територите на Република Исландия, Княжество Лихтенщайн и Кралство Норвегия“.

10 Точка 8, озаглавена „Уточнения относно територите“, от Протокол 1 към посоченото споразумение предвижда:

„Във всички случаи, когато в актовете, на които се прави позоваване, се упоменава територията на „Общността“ или на „общия пазар“, за целите на споразумението се счита, че това упоменаване се отнася за територите на договарящите се страни, така както те са определени в член 126 от споразумението“.

11 Дял „Увод“ от приложение XIII към Споразумението за ЕИП, озаглавено „Транспорт — Списък, предвиден в член 47“, гласи:

„Когато актовете по настоящото приложение съдържат понятия или се отнасят до процедури, характерни за правния ред на Общността, като например:

– преамбюли;

– адресати на актове на Общността;

– позоваване на територии или езици на ЕО;

– позовавания на права и задължения на държави — членки на ЕО, техните публични образувания, предприятия или индивиди в тяхната взаимовръзка; и

– позовавания на информация и процедури по нотификация;

се прилага Протокол № 1 за хоризонталните адаптации, освен ако в настоящото приложение не е предвидено друго“.

Правото на Съюза

Регламент № 261/2004

12 Съображения 1 и 13—15 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(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.

[…]

(13) Пътници, чиито полети са отменени, би следвало да могат да получат или възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране при задоволителни условия, и за тях следва да се положат съответни грижи докато чакат по-късен полет.

(14) Съгласно Конвенцията от Монреал, задълженията на оперираща 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“.

13 Член 3, параграф 1от Регламент № 261/2004 предвижда:

„Настоящият регламент се прилага:

а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага;

б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която Договорът се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако опериращият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността“.

14 Член 5 от Регламента гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, […]

[…]

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен [д]а 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 [разумни] мерки.

[…]“.

15 Член 7 („Право на обезщетение“), параграф 1 от посочения регламент предвижда:

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

[…]

в) 600 EUR за всички полети, непопадащи под букв[а] а) или б).

[…]“.

16 Член 8 („Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране“), параграф 1 от Регламент № 261/2004 гласи:

„Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага избор между:

а) – възстановяване до седем дни по силата на член 7, параграф 3, на пълната стойност на билета на цената, на която е купен, за част или части от неосъществения път и за част или части от вече осъществения път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, заедно с, когато е уместно,

– обратен полет до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност;

б) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност; или

в) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места“.

Регламент (ЕО) № 216/2008

17 Съгласно точка 7.г от приложение IV, озаглавено „Съществени изисквания за въздушните операции, посочени в член 8“, към Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 2008 г. стр. 1):

„В аварийна ситуация, която застрашава функционирането или безопасността на въздухоплавателното средство и/или лицата на борда, командирът на въздухоплавателното средство е длъжен да предприеме всяко действие, което сметне за необходимо, с оглед гарантиране на безопасността.[…]“.

18 Регламент № 216/2008 е отменен, считано от 11 септември 2018 г., с Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 2018 г., стр. 1). С оглед на действието му по време обаче Регламент 2018/1139 не е приложим към спора в главното производство.

Регламент № 965/2012

19 Точка „CAT.GEN.MPA.105 Отговорности на командира“, буква а) от приложение IV, озаглавено „Операции на търговския въздушен транспорт“, към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 2012, стр. 1), изменен с Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. (ОВ L 227, 2013 г., стр. 1) (наричан по-нататък „Регламент № 965/2012“), гласи:

„В допълнение към спазването на изискванията на CAT.GEN.MPA.100 командирът:

[…]

4) има правомощия да свали от борда всяко лице или част от товара, които могат да представляват потенциална заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда;

5) не допуска превоз на лице, което изглежда е под въздействие на алкохол или упойващи средства до степен, която може да представлява заплаха за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда;

[…]“.

20 Точка „CAT.GEN.MPA.110 Правомощия на командира“, от това приложение гласи:

„Операторът взема всички необходими мерки, за да гарантира, че всички лица на борда на въздухоплавателното средство се подчиняват на всички законни команди, дадени от командира с цел осигуряване на безопасността на самолета и на хората или товара, превозвани с него“.

Регламент (ЕС) № 376/2014

21 Член 2, точка 7 от Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията предвижда:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

[…]

7) „събитие“ означава всяко свързано с безопасността събитие, което застрашава или — ако не бъде отстранено или ако бъде пренебрегнато — би могло да застраши въздухоплавателно средство, лицата на борда му или други лица, и по-специално обхваща произшествие или сериозен инцидент“.

22 Член 4, параграф 1, буква а) от Регламент № 376/2014 гласи:

„Събитията, които представляват значителен риск за авиационната безопасност и попадат в изброените по-долу категории, се докладват от лицата, изброени в параграф 6, чрез системите за задължително докладване на събития съгласно настоящия член:

а) събития, свързани с експлоатацията на въздухоплавателното средство, като например:
   i) събития, свързани със сблъскване;
   ii) събития, свързани с излитане и приземяване;
   iii) събития, свързани с гориво;
   iv) събития по време на полета;
   v) събития, свързани с комуникациите;
   vi) събития, свързани с наранявания, аварийни и други критични ситуации;
   vii) събития, свързани със загуба на работоспособност на членове на екипажа, или други събития, свързани с екипажа;
   viii) събития, свързани с метеорологичните условия или сигурността“.

Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018

23 Член 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията от 29 юни 2015 година за установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 163, 2015 г., стр. 1), гласи:

„Подробната класификация на събитията, които трябва да се посочват при докладването с помощта на задължителните системи за докладване на събития по член 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 376/2014, се определя в приложения I—V към настоящия регламент“.

24 Дял 6, точка 2 от приложение I към Регламент за изпълнение 2015/1018 предвижда като събития по член 4, параграф 1 от Регламент № 376/2014, свързани със сигурността, „трудности[те] при овладяването на намиращи се под въздействието на токсични вещества, буйстващи или нарушаващи реда пътници“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

25 LE резервира с TAP полет, заминаващ от Форталеза (Бразилия) и пристигащ в Осло (Норвегия) с връзка в Лисабон (Португалия).

26 Този полет е осъществен на 21 и 22 август 2017 г., като пристига в Осло със закъснение от близо 24 часа. Причината за това закъснение е, че LE не успява да направи връзката с втория полет от Лисабон до Осло поради закъснение при пристигането на първия полет от Форталеза до Лисабон. Последното закъснение се дължи на факта, че въздухоплавателното средство, което е извършило този полет, е трябвало при предходния му полет от Лисабон до Форталеза да бъде отклонено към Лас Палмас де Гран Канария (Испания), за да свали от борда нарушаващ реда пътник, който е ухапал един пътник и нападнал други пътници и членовете на кабинния екипаж. Ето защо LE е превозен до Осло на другия ден със следващия полет, опериран от TAP.

27 Поради това закъснение от повече от три часа LE иска от TAP да му плати обезщетението от 600 EUR, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 съгласно тълкуването им от Съда.

28 TAP отказва да плати обезщетението, с мотива че спорното голямо закъснение се дължи на извънредно обстоятелство и че изпращането на друг самолет не би позволило да се избегне това закъснение, поради което LE сезира Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Районен съд Лисабон, Португалия).

29 Запитващата юрисдикция не е сигурна каква трябва да е правната квалификация на обстоятелството, на което се дължи посоченото закъснение, дали е възможно опериращият въздушен превозвач да изтъкне такова обстоятелство, когато то засяга въздухоплавателното средство, с което е извършен съответният полет, но е настъпило при предходен полет, както и дали взетите от този превозвач мерки са разумни.

30 При тези обстоятелства Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Районен съд Лисабон, Португалия) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Обхваща ли се от понятието „извънредни обстоятелства“, посочено в съображение 14 от Регламент № 261/2004, фактът, че по време на полет пътник ухапва други пътници и напада членове на екипажа, опитващи се да го успокоят, който факт според командира на полета обосновава отклонение към най-близкото летище, за да бъдат свалени този пътник и съответният му багаж, водещо до закъснение на въпросния полет при пристигане на дестинацията му?

2) От значение ли е „извънредно обстоятелство“, настъпило по време на непосредствено предхождащия пристигащ полет, изпълнен със същото въздухоплавателно средство, за освобождаването на въздушния превозвач от отговорност за закъснението при излитане на въздухоплавателното средство при обратния полет, на който се качва претендиращият обезщетение пътник, ищец в настоящото производство?

3) Представляват ли преценката и заключението на ответника, че изпращането на друго въздухоплавателно средство не би избегнало вече натрупаното закъснение, както и пренасочването на пътуващия с прехвърляне пътник, ищец в настоящото производство, към полет на следващия ден, тъй като въздушният превозвач и ответник в настоящото производство изпълнява само един полет дневно до крайния пункт на пристигане на пътника, поведение на въздушния превозвач и ответник в настоящото производство, при което са взети всички разумни мерки по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004, но въпреки това закъснението не е могло да бъде избегнато?“.

По преюдициалните въпроси

Предварителна бележка

31 Съгласно член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 последният се прилага по-специално за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която Договорът за функционирането на ЕС се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако оперирящият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

32 При това положение на основание член 47, параграф 2 от Споразумението за ЕИП във връзка с член 126, параграф 1 от последното, точка 8 от протокол 1 към това споразумение и приложение XIII към посоченото споразумение Регламент № 261/2004 се прилага при определените в него условия към полетите от или до летище, разположено на територията на Норвегия.

33 Следователно, доколкото в производството пред Съда изобщо не се споменава съответният пътник да е получавал облаги или обезщетение в Бразилия или там му е предоставяна помощ, което все пак трябва да се провери от запитващата юрисдикция, полет с връзка, оперирян от превозвач от Общността, в случая TAP, заминаващ от Форталеза и с краен пункт на пристигане Осло, попада в приложното поле на Регламент № 261/2004.

По първия въпрос

34 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че смущаващото реда поведение на пътник, което е обосновало отклоняване на съответния полет от командира на въздухоплавателното средство към летище, различно от летището на пристигане, за да бъдат свалени от борда този пътник и неговият багаж, се обхваща от понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба.

35 Следва да се припомни, че волята на законодателя на Съюза е била да уреди задълженията на въздушните превозвачи по член 5, параграф 1 от Регламент № 261/2004 при отмяна на полет или голямо закъснение, тоест такова, което е от три или повече часа (решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 18).

36 Така съгласно съображения 14 и 15 и член 5, параграф 3 от този регламент в съответствие с тълкуването им от Съда въздушният превозвач се освобождава от задължението си да плати на пътниците обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, ако може да докаже, че отмяната или закъснението на полет с три или повече часа при пристигане се дължи на „извънредни обстоятелства“, които не е могло да бъдат избегнати, дори да са били взети всички разумни мерки, както и — в случай на настъпване на такова обстоятелство — че е взел съобразени с

положението мерки, като е използвал всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които е разполагал, за да не допусне то да доведе до отмяна или голямо закъснение на съответния полет, като обаче не може от него да се изискват жертви, непоносими с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент (решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 19).

37 Съгласно постоянната съдебна практика като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 могат да се квалифицират събитията, 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, като тези две условия са кумулативни (решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 20 и от 12 март 2020 г., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, т. 38).

38 Съгласно съображение 14 от посочения регламент такива обстоятелства може да възникнат по-специално в случаи на рискове за сигурността (решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 21).

39 Безспорно е, че смущаващото реда поведение на пътник, обосновало отклоняването на полета от командира на въздухоплавателното средство — който по силата на член 6 от Конвенцията от Токио, както и на точка 7.г от приложение IV към Регламент № 216/2008, е длъжен да предприеме всяко действие, необходимо с оглед гарантиране на безопасността — към летище, различно от летището на пристигане, за да бъдат свалени от борда този пътник и неговият багаж, действително излага на риск сигурността на този полет.

40 В това отношение следва да се отбележи, че както следва от член 4, параграф 1, буква а) от Регламент № 376/2014 във връзка с член 2, точка 7 от този регламент, член 1 от Регламент за изпълнение 2015/1018 и дял 6, точка 2 от приложение I към този регламент, че законодателят на Съюза е посочил, че трудностите при овладяването на намиращи се под въздействието на токсични вещества, буйстващи или нарушаващи реда пътници могат да представляват значителен риск за авиационната безопасност и поради това трябва да се докладват с помощта на задължителните системи за докладване на събития по член 4, параграф 1 от Регламент № 376/2014.

41 Нещо повече, от една страна, поведение, което толкова сериозно смущава реда, че командирът отклонява съответния полет, не е присъщо за нормалното упражняване на дейността на съответния оперираш въздушен превозвач.

42 Всъщност, макар въздушният превоз на пътници да е главната задача на посочения превозвач и естествено да излага същия на необходимостта да се справя с поведението на пътниците, които превозва, това не променя факта, че поведение като разглежданото в главното производство не е такова, което може да се очаква от пътник, който трябва не само да се подчинява, по силата на точка „CAT.GEN.MPA.110 Правомощия на командира“ от приложение IV към Регламент № 965/2012, на всички законни команди, дадени от командира с цел осигуряване на безопасността, но също така да внимава да не попречи самият той на доброто изпълнение на договора му със съответния оперираш въздушен превозвач.

43 От друга страна, такова поведение по принцип не може да бъде овладяно от съответния оперираш въздушен превозвач, тъй като, първо, е поведение на пътник, а поведението на последния и реакциите му на исканията на екипажа по принцип не са предвидими, и второ, на борда на въздухоплавателно средство както капитанът, така и екипажът разполагат само с ограничени средства за овладяване на такъв пътник.

44 В това отношение следва да се подчертае, че решението на командира в отговор на това поведение да отклони въздухоплавателното средство, за да бъдат свалени от борда посоченият пътник и неговият багаж в съответствие с точка „CAT.GEN.MPA.105 Отговорности на командира“, буква а) от приложение IV към Регламент № 965/2012, е взето в рамките на отговорността, възложена му с член 8 от Регламент № 216/2008 и точка 7.г от приложение IV към този регламент, за предприемане на всяко действие, което сметне за необходимо, с оглед гарантиране на безопасността.

45 Положението ще бъде различно, ако се установи, което е в правомощията на запитващата юрисдикция, че съответният опериращ въздушен превозвач е допринесъл за проявлението на смущаващото реда поведение на съответният пътник или ако този превозвач е бил в състояние да предвиди подобно поведение и да вземе подходящи мерки в момент, когато това е било възможно без значителни последици за протичането на съответния полет, като се основе на предупредителните признаци за такова поведение.

46 В това отношение, както посочват генералният адвокат в точка 51 от заключението си, френското и австрийското правителство и Европейската комисия, такъв би могъл да бъде по-специално случаят, когато опериращият въздушен превозвач качва на борда пътник, който показва разстройство на поведението още преди и дори по време на качването на борда, въпреки че съгласно точка „NCC.GEN.106 Отговорности и права на командира“, буква б) от приложение VI към Регламент № 965/2012 командирът има право да откаже превоз или да свали от борда всяко лице, багаж или товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда.

47 В такава хипотеза, макар да не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач, смущаващото реда поведение на пътник би могло все пак да бъде овладяно от посочения превозвач, което изключва възможността то да бъде квалифицирано като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

48 Предвид изложеното по-горе, на първия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че смущаващото реда поведение на пътник, което е обосновало отклоняване на съответния полет от командира на въздухоплавателното средство към летище, различно от летището на пристигане, за да бъдат свалени от борда този пътник и неговият багаж, се обхваща от понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба, освен ако опериращият въздушен превозвач е допринесъл за това поведение или не е взел подходящи мерки с оглед на предупредителните признаци за такова поведение, което следва да се провери от запитващата юрисдикция.

По втория въпрос

49 С втория си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си да плати обезщетение на пътниците при голямо закъснение или отмяна на полет, опериращ въздушен превозвач може да се позове на „извънредно обстоятелство“, което е засегнало не посочения отменен или закъснял полет, а предходен полет, опериран от самия него със същото въздухоплавателно средство.

50 Както беше припомнено в точка 36 от настоящото решение, въздушният оператор може да се освободи от задължението си да плати на пътниците обезщетение по член 5, параграф 1 и член 7 от Регламент № 261/2004, ако може да докаже по-специално че отмяната или голямото закъснение на съответния полет се дължи на „извънредни обстоятелства“.

51 В това отношение, от една страна, следва да се отбележи, че нито съображения 14 и 15, нито член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 ограничават признатата на оперираща въздушни оператори възможност да се позоват на „извънредно обстоятелство“ само до хипотезата, в която това обстоятелство засяга закъснелия или отменен полет, както и че те не изключват тази възможност в хипотезата, в която посоченото обстоятелство евентуално засяга предходен полет, оперира със същото въздухоплавателно средство.

52 От друга страна, постигането на равновесие между интересите на пътниците, ползващи въздушен транспорт, и интересите на въздушните превозвачи, което е ръководещо при приемането на Регламент № 261/2004 (решения от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 67 и от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 39) предполага да се вземе предвид начинът на използване на въздухоплавателните средства от въздушните превозвачи, и по-специално обстоятелството, изтъкнато от участващите в настоящото производство заинтересовани субекти, че поне при някои категории полети едно и също въздухоплавателно средство може да извърши няколко последователни полета в един и същи ден, което означава, че всяко извънредно обстоятелство, засягащо въздухоплавателно средство при предходен полет, се отразява на полета или полетите след него.

53 Следователно, за да се освободи от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците в случай на голямо закъснение или отмяна на полет, въздушният превозвач трябва да може да се позове на „извънредно обстоятелство“, което е засегнало оперира от самия него със същото въздухоплавателно средство предходен полет.

54 Като се имат обаче предвид не само целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, посочена в съображение 1 от Регламент № 261/2004, но и текстът на член 5, параграф 3 от този регламент, изтъкването на такова извънредно обстоятелство предполага да е налице пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство, засегнало предходен полет, и закъснението или отмяната на следващия полет, което запитващата юрисдикция трябва да прецени с оглед на фактите, с които разполага, и по-специално като вземе предвид начина на използване на съответното въздухоплавателно средство.

55 Предвид изложеното по-горе, на втория въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си да плати обезщетение на пътниците при голямо закъснение или отмяна на полет, оперираш въздушен превозвач може да се позове на „извънредно обстоятелство“, което е засегнало оперира от самия него със същото въздухоплавателно средство полет, при условие че е налице пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство и закъснението или отмяната на следващия полет, което запитващата юрисдикция трябва да прецени, като има предвид по-специално начина на използване на съответното въздухоплавателно средство от съответния оперираш въздушен превозвач.

По третия въпрос

56 С третия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че премаршрутирането на пътник — извършено от въздушен превозвач с друг оперира от самия него полет поради извънредно обстоятелство, засегнало превозващото пътника въздухоплавателно средство — вследствие на което този пътник е пристигнал на следващия

ден спрямо първоначално предвиденото, представлява „разумна мярка“, освобождаваща този превозвач от задължението му за плащане на обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от този регламент.

57 Както беше припомнено в точка 36 от настоящото решение, въздушният оператор се освобождава от задължението си за плащане на обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, само ако може да докаже, че е взел съобразените с положението мерки, като е използвал всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които е разполагал, за да не допусне това обстоятелство да доведе до отмяна или голямо закъснение на съответния полет, като обаче не може от него да се изискват жертви, непоносими с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент.

58 От това следва, в съответствие с целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, посочена в съображение 1 от Регламент № 261/2004, както и с изискването за разумно премаршрутиране при задоволителни условия и при първа възможност, предвидено в съображения 12 и 13 и в член 8, параграф 1 от този регламент, че при настъпване на извънредно обстоятелство въздушният превозвач, който възнамерява да се освободи от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от посочения регламент, като вземе разумните мерки, припомнени в предходната точка, по принцип не може да се ограничи само с предлагане на премаршрутиране на съответните пътници към техния краен пункт на пристигане със следващия опериран от самия него полет, който пристига в крайния пункт на следващия ден спрямо първоначално предвиденото за пристигането им.

59 Всъщност грижата, която се изисква да положи въздушният превозвач, за да може да се освободи от задължението си за плащане на обезщетение, предполага той да използва всички средства, с които разполага, за да осигури разумно премаршрутиране при задоволителни условия и при първа възможност, едно от които е да потърси други полети, директни или с връзка, евентуално оперирани от други въздушни превозвачи от същия или друг въздушен алианс и с не толкова късно време на пристигане като това на следващия полет на съответния въздушен превозвач.

60 Следователно, само ако няма нито едно свободно място на друг полет, директен или с връзка, позволяващ на съответния пътник да достигне крайния пункт на пристигане не така късно както със следващия полет на съответния въздушен превозвач, или ако извършването на такова премаршрутиране представлява жертва, непоносима с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент, трябва да се приеме, че посоченият въздушен превозвач е използвал всички средства, с които разполага, като е премаршрутирал съответния пътник със следващия опериран от него полет.

61 Ето защо на третия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че премаршрутирането на пътник — извършено от въздушен превозвач с друг опериран от самия него полет поради извънредно обстоятелство, засегнало превозващото пътника въздухоплавателно средство — вследствие на което този пътник е пристигнал на следващия ден спрямо първоначално предвиденото, не представлява „разумна мярка“, освобождаваща този превозвач от задължението му за плащане на обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от този регламент, освен ако не е съществувала никаква друга възможност за премаршрутиране, директно или с връзка, с полет, опериран от самия него или от който и да е друг въздушен превозвач и с не толкова късно време на пристигане като следващия полет на съответния въздушен превозвач, или ако извършването на такова премаршрутиране представлява за последния жертва, непоносима с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент, което следва да се прецени от запитващата юрисдикция.

По съдебните разноски

62 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 във връзка със съображение 14 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 трябва да се тълкува в смисъл, че смущаващото реда поведение на пътник, което е обосновало отклоняване на съответния полет от командира на въздухоплавателното средство към летище, различно от летището на пристигане, за да бъдат свалени от борда този пътник и неговият багаж, се обхваща от понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба, освен ако оперiращият въздушен превозвач е допринесъл за това поведение или не е взел подходящи мерки с оглед на предупредителните признаци за такова поведение, което следва да се провери от запитващата юрисдикция.**

2) **Член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си да плати обезщетение на пътниците при голямо закъснение или отмяна на полет, оперiращ въздушен превозвач може да се позове на „извънредно обстоятелство“, което е засегнало опериран от самия него със същото въздухоплавателно средство полет, при условие че е налице пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство и закъснението или отмяната на следващия полет, което запитващата юрисдикция трябва да прецени, като има предвид по-специално начина на използване на съответното въздухоплавателно средство от съответния оперiращ въздушен превозвач.**

3) **Член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че премаршрутирането на пътник — извършено от въздушен превозвач с друг опериран от самия него полет поради извънредно обстоятелство, засегнало превозващото пътника въздухоплавателно средство — вследствие на което този пътник е пристигнал на следващия ден спрямо първоначално предвиденото, не представлява „разумна мярка“, освобождаваща този превозвач от задължението му за плащане на обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от този регламент, освен ако не е съществувала никаква друга възможност за премаршрутиране, директно или с връзка, с полет, опериран от самия него или от който и да е друг въздушен превозвач и с не толкова късно време на пристигане като следващия полет на съответния въздушен превозвач, или ако извършването на такова премаршрутиране представлява за последния жертва, непоносима с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент, което следва да се прецени от запитващата юрисдикция.**

Подписи