Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

13 юни 2024 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 3 — Обезщетяване на пътниците при голямо закъснение или отмяна на полет — Освобождаване от задължението за обезщетяване — Извънредни обстоятелства — Необходими мерки за предотвратяване — Технически неизправности, причинени от скрит конструктивен дефект — Конструктивен дефект на двигателя на въздухоплавателно средство — Задължение на въздушния превозвач да разполага със заместващи въздухоплавателни средства“

По дело C-411/23

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Sąd Okręgowy w Warszawie (Окръжен съд Варшава, Полша) с акт от 26 май 2023 г., постъпил в Съда на 3 юли 2023 г., в рамките на производство по дело

D. S.A.

срещу

P. S.A.,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: N. Piçarra, председател на състава, N. Jääskinen и M. Gavalec (докладчик), съдии,

генерален адвокат: L. Medina,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за D. S.A., от P. Gad, K. Puchalska и K. Żbikowska, adwokaci,

– за P. S.A., от E. Cieplak-Greszta, adwokat,

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

* Език на производството: полски.

– за Европейската комисия, от N. Yerrell и B. Sasinowska, 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, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между D. S.A., по-рано P.[R] (наричан по-нататък „ищецът в главното производство“), цесионер на правата на J. D., и P. S.A., въздушен превозвач (наричан по-нататък „разглежданият в главното производство въздушен превозвач“), по повод на отказа на последния да заплати обезщетение на J. D., пътник, чийто полет е имал голямо закъснение при пристигането.

Правна уредба

3 Съображения 1, 14 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия[та] на [Европейската общност] 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.

[…]

(14) Съгласно Конвенцията [за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. и одобрена от името на Европейската общност с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, 2001 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112)], 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“.

4 Член 5 от този регламент, озаглавен „Отмяна“, гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

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

[…]

3. Оперирящ 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.

[…]“.

5 Член 7 от посочения регламент, озаглавен „Право на обезщетение“, предвижда в параграф 1:

„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 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра;

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

[…]“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

6 На 2 юли 2018 г. J. D. сключва с разглеждания в главното производство въздушен превозвач договор за въздушнотранспортна услуга за полет от Краков (Полша) до Чикаго (Съединени щати).

7 Преди това през април 2018 г. производителят на двигателя, с който е оборудван самолетът, предвиден за осъществяване на този полет, изпраща на превозвача указания и бюлетин, които сочат за наличие на скрит конструктивен дефект, свързан с лопатките на компресора за високо налягане на двигателите, с които са оборудвани самолетите от същия модел (наричан по-нататък „конструктивен дефект на двигателя“) и които налагат редица ограничения за използването на тези самолети. Считано от тази дата, посоченият

превозвач твърди, че многократно се е свързвал с различни превозвачи с цел вземане на лизинг на допълнителни самолети, за да избегне евентуално проявяване на конструктивния дефект на двигателя на един от самолетите от неговия флот.

8 На 28 юни 2018 г., тоест четири дни преди планирания полет, възниква неизправност на двигателя по време на полет, изпълнен със самолета, предвиден за осъществяване на резервирания от J. D. полет. В съответствие с препоръките на производителя на двигателя разглежданият в главното производство въздушен превозвач извършва неотложна проверка на съответния двигател и установява конструктивен дефект на двигателя. След консултация с производителя на двигателя съответният двигател е изведен от експлоатация, след което е демонтиран и изпратен за поправка в център за поддръжка. Поради невъзможността за незабавна смяна с наличен двигател поради глобален недостиг на двигатели дефектният двигател е можело да бъде заменен едва на 5 юли 2018 г., така че самолетът е върнат в експлоатация на 7 юли.

9 В този контекст превозвачът осъществява предвидения на 2 юли 2018 г. полет същия ден не с първоначално предвидения самолет, а със заместващ самолет, който при пристигането си е имал повече от три часа закъснение в сравнение с предварително планираното време за пристигане по разписание.

10 На 18 юли 2018 г. J. D. прехвърля на ищеца в главното производство вземането си за голямо закъснение при пристигането на полета.

11 Поради отказа на разглеждания в главното производство въздушен превозвач да изплати обезщетението в размер на 600 EUR, предвидено в член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, с мотива че закъснението при пристигането на съответния полет се дължи на установяването на конструктивен дефект на двигателя на самолета и е взел всички възможни мерки за минимизиране на всякакви закъснения на планирания полет, на 29 март 2019 г. ищецът в главното производство сезира Sąd Rejonowy dla m. Warszawy w Warszawie (Районен съд Варшава, Полша).

12 С решение от 3 декември 2021 г. този първоинстанционен съд постановява, че откритият при неотложната проверка на 28 юни 2018 г. конструктивен дефект на двигателя представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 и че разглежданият в главното производство въздушен превозвач е взел всички възможни необходими мерки, за да предвиди заместващ самолет за осъществяване на полета.

13 Ищецът в главното производство обжалва това решение пред Sąd Okręgowy w Warszawie (Окръжен съд Варшава, Полша), който е запитващата юрисдикция.

14 Макар тази юрисдикция да изхожда от предпоставката, че причината за закъснението на съответния полет се състои в наличието на конструктивен дефект на двигателя, който е бил открит на 28 юни 2018 г. при неотложна проверка на съответния самолет, тя има съмнения в две отношения.

15 На първо място, тя иска да се установи дали конструктивният дефект на двигателя, който производителят на двигателя е установил през април 2018 г. със съобщаването на указания и бюлетин, налагащи определени ограничения за използването на самолета, може да попада в обхвата на понятието „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от

Регламент № 261/2004, както е тълкуван от Съда в решения от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), от 17 септември 2015 г., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), и от 12 март 2020 г., Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), дори след като настъпването на този дефект е станало предвидимо.

16 В това отношение запитващата юрисдикция има съмнения дали конструктивният дефект на двигателя се проявява непременно, тъй като извършените на различните машини проверки не са разкрили наличието на пукнатини в основата на лопатката. Тя подчертава и факта, че производителят на двигателя не препоръчва незабавното спиране от експлоатация на всички самолети, нито посочва, че те не могат да извършват полети.

17 В този контекст запитващата юрисдикция отбелязва също, че въздушните превозвачи трябва да спазват особено строги технически и административни процедури. В този смисъл въздушният превозвач по принцип не може да твърди, че няма никакъв контрол върху възникването на технически проблеми, засягащи самолетите, независимо от причината за това, тъй като той трябва да следва всички подходящи процедури или да вземе всички необходими, възможни и разумни мерки, за да предотврати настъпването на събитие, което може да доведе до закъснение или отмяна на полет.

18 В случая обаче са били спазени такива процедури и въздушният превозвач е следвал препоръките на производителя на двигателя, извършвайки проверките в посочената степен и честота. Така би могло да се поддържа, че тези проверки са присъщи на нормалното упражняване на дейността на превозвача. Прилагането на тези процедури обаче не означава, че въздушният превозвач има ефективен контрол върху откриването на скрит конструктивен дефект, засягащ двигателя на съответния самолет.

19 На второ място, запитващата юрисдикция иска да се установи как следва да се тълкува понятието „всички необходими мерки“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, които могат да се очакват от въздушен превозвач, когато той е изправен пред настъпването на „извънредни обстоятелства“. Всъщност съгласно практиката на Съда, тъй като не всички извънредни обстоятелства са освобождаващи, въздушният превозвач, който възнамерява да се позове на тях, трябва да установи, че във всеки случай те не е можело да бъдат избегнати чрез съобразени със ситуацията мерки, а именно чрез мерки, които към момента на настъпване на тези обстоятелства отговарят на технически и икономически условия, поносими за него. От посочения превозвач не може да се изискват непоносими с оглед на капацитета му жертви.

20 В този контекст тази юрисдикция по същество иска да се установи равнището на „необходимите мерки“ с превантивен характер, които може да се очакват от въздушен превозвач в положение, при което откриването на скрит конструктивен дефект, засягащ един от неговите самолети, остава несигурно. По-конкретно, дори да се съмнява, че въз основа на тези „необходими мерки“ с превантивен характер от този въздушен превозвач може да се изисква да замени двигателя преди действителното откриване на конструктивния дефект или да спре от движение самолета до отстраняването на конструктивния дефект на двигателя от производителя на двигателя, тя не изключва възможността от посочения въздушен превозвач да се очаква да изготви план, за да разполага с „резервен“ самолетен флот с пълен екипаж, който може да извърши планираните полети при настъпване на извънредни обстоятелства.

21 Накрая, запитващата юрисдикция посочва, че от април 2018 г. съответният въздушен превозвач се е свързал само с осем превозвачи, за да наеме заместващ самолет, което било недостатъчно за ищеца в главното производство, който твърди, че по този начин разглежданият в главното производство въздушен превозвач е пропуснал да се свърже с 18 други въздушни превозвачи, включително тези, които извършват *wet lease*, а именно наемане на самолети с екипажа. Освен това ищецът в главното производство отбелязва, че предприетите от този превозвач действия за осигуряване на заместващ самолет са приключили през септември 2018 г., което свидетелства за закъснялата реакция на посочения превозвач към вероятността от възникване на конструктивен дефект, засягащ двигателя на един от неговите самолети.

22 При тези обстоятелства Sąd Okręgowy w Warszawie (Окръжен съд Варшава) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли конструктивен дефект на самолетен двигател, разкрит от производителя, да се разглежда като „извънредно обстоятелство“ и попада ли той в обхвата на понятието „неочаквани дефекти“ по смисъла на съображения 14 и 15 от Регламент [№ 261/2004], ако превозвачът е знаел за евентуалния конструктивен дефект няколко месеца преди полета?

2) Ако посоченият [в първия въпрос] конструктивен дефект на двигателя представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на съображения 14 и 15 от Регламент [№ 261/2004], трябва ли от въздушния превозвач да се очаква при вземането на „всички разумни мерки“ по смисъла на съображение 14 и член 5, параграф 3 от този регламент, отчитайки вероятното разкриване на структурен дефект в двигателя на самолета, да предприеме превантивни действия с цел поддържане в готовност на заместващи самолети по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, за да се освободи от задължението си да плати обезщетението, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от този регламент?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

23 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че откриването на скрит конструктивен дефект на двигателя на самолет, който трябва да извърши полет, попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, дори когато въздушният превозвач е бил уведомен от производителя на двигателя за наличието на дефект от този вид няколко месеца преди съответния полет.

24 В самото начало следва да се припомни, че пътниците на закъснели полети може да се приравнят на пътниците на отменени полети за целите на прилагането на правото на обезщетение и те могат да се позовават на правото на обезщетение по член 7 от този регламент, когато поради закъснение на полет претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, с други думи — когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание (вж. в този смисъл решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 69).

25 Член 5, параграф 3 във връзка със съображения 14 и 15 от посочения регламент освобождава въздушния превозвач от задължението да изплаща обезщетение, ако може да докаже, че отмяната или голямото закъснение при пристигането се дължи на „извънредни обстоятелства“, които не е могло да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки, както и — в случай на настъпване на такива обстоятелства — 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 това положение да доведе до отмяна или голямо закъснение на съответния полет (вж. в този смисъл решение от 23 март 2021 г., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, т. 22 и цитираната съдебна практика).

26 Тъй като член 5, параграф 3 дерогира принципа на правото за правото на обезщетение на пътниците и предвид целта на Регламент № 261/2004, която, видно от съображение 1, е да се осигури високо равнище на защита на пътниците, понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на посочения член 5, параграф 3 трябва да се тълкува стриктно (вж. в този смисъл 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. 36 и цитираната съдебна практика).

27 В това отношение следва да се припомни, че с понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 се обозначават 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 и спазването им трябва да бъде предмет на преценка във всеки отделен случай (вж. в този смисъл решение от 23 март 2021 г., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, т. 23 и цитираната съдебна практика).

28 Така, освен ако не са изпълнени двете кумулативни условия, припомнени в предходната точка, техническите неизправности сами по себе си не представляват „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 25, и от 12 март 2020 г., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, т. 39).

29 Именно в този контекст следва да се прецени дали откриването на скрит конструктивен дефект на двигателя на самолета, довел до голямо закъснение при пристигането на полет, и въпреки че въздушният превозвач е бил информиран от производителя на двигателя за наличието на дефект от този вид няколко месеца преди този полет, може да представлява „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

30 На първо място, следва да се определи дали скрит конструктивен дефект с посочените в предходната точка характеристики може да представлява събитие, което поради своето естество или произход не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач.

31 В това отношение Съдът е постановил, че предвид особените условия, при които се извършва въздушният транспорт, и степента на технологична сложност на самолетите, функционирането на самолетите неизбежно води до технически проблеми, повреди или преждевременно и неочаквано излизане от строя на някои самолетни части, и въздушните превозвачи в дейността си обичайно се сблъскват с такива проблеми (вж. в този смисъл решение от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 22 и цитираната съдебна практика).

32 От това следва, че разрешаването на технически проблем, произтичащ от повреда, липса на поддръжка на самолет или от преждевременно и неочаквано излизане от строя на някои самолетни части, се счита за присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 25, от 17 септември 2015 г., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 41 и 42, и от 12 март 2020 г., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, т. 41).

33 Все пак не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач и следователно в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ може да попадне техническата неизправност, по отношение на която конструкторът на самолетите, съставляващи флота на съответния въздушен превозвач, или компетентен орган разкрие, след пускането на самолетите в експлоатация, че те са засегнати от скрит фабричен дефект, отразяващ се върху сигурността на полетите (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, 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).

34 В случая, както е видно от акта за преюдициално запитване, е установено, че първоначално предвиденият за осъществяване на закъснелия полет самолет е засегнат от скрит конструктивен дефект, който засяга всички двигатели от същия вид и се отразява върху сигурността на полета — дефект, който е установен от производителя на двигателя няколко месеца преди откриването му на съответния самолет. Съгласно цитираната в предходната точка съдебна практика такова събитие не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач.

35 На второ място, следва да се прецени дали откриването на скрит конструктивен дефект на двигателя с посочените в точка 29 от настоящото решение характеристики трябва да се разглежда като събитие, което е изцяло извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач, а именно като събитие, върху което въздушният превозвач няма никакъв контрол (вж. в този смисъл решение от 23 март 2021 г., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, т. 36).

36 Несъмнено по принцип техническата неизправност или повреда не е извън ефективния контрол на въздушния превозвач, тъй като предотвратяването или отстраняването на такива неизправности и повреди е част от задачата на въздушния превозвач да осигури поддръжката и доброто функциониране на самолетите, които експлоатира за целите на икономическата си дейност (решение от 17 септември 2015 г., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 43). Положението обаче е различно при наличието на скрит конструктивен дефект на двигателя на самолета.

37 Всъщност, от една страна, макар въздушният превозвач да е длъжен да осигури поддръжката и доброто функциониране на самолета, който експлоатира за икономически цели, основателно може да се постави под съмнение, че в хипотезата, при която скрит конструктивен дефект е установен от производителя на съответния самолет или от производителя на двигателя или от компетентния орган едва след пускането в експлоатация на самолета, този превозвач действително разполага с компетентност да установи и отстрани този дефект, така че не може да се приеме, че той упражнява контрол относно възникването на такъв дефект.

38 От друга страна, видно от практиката на Съда относно понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, събитията с „вътрешен“ произход следва да се разграничават от тези, чийто произход е „външен“ за въздушния превозвач, като само последните могат да се окажат извън ефективния контрол на този превозвач. В обхвата на понятието „външни събития“ попадат онези събития, които са резултат от дейността на въздушния превозвач и от външни обстоятелства, които на практика са повече или по-малко чести, но които са извън контрола на въздушния превозвач, тъй като възникват вследствие на действия на трети лица — като друг въздушен превозвач или публични или частни субекти, които се намесват в дейността на въздушния превозвач или в летищната дейност (решение от 7 юли 2022 г., SATA International — Azores Airlines (Неизправност на системата за зареждане с гориво) (C-308/21, EU:C:2022:533 т. 25 и цитираната съдебна практика).

39 Ето защо в случая следва да се определи дали сигнализирането или признаването от производителя на двигателя на скрит конструктивен дефект на двигателя на самолета, който може да засегне безопасността на полет, преди съответния закъснял полет, може да представлява действие на трето лице, което се намесва във въздушната дейност на превозвача и следователно представлява събитие с външен произход.

40 В това отношение следва да се уточни, че от цитираната в точки 33 и 38 от настоящото решение съдебна практика не следва, че Съдът е обвързал квалифицирането на скрит конструктивен дефект като „извънредни обстоятелства“ с условието производителят на самолета, производителят на двигателя или компетентният орган да е разкрил наличието на този дефект преди появата на причинената от него техническата неизправност. Всъщност моментът, в който се разкрива връзката между техническата неизправност и скрития конструктивен дефект от производителя на самолета, производителя на двигателя или компетентния орган, е ирелевантен, тъй като скритият конструктивен дефект е съществувал към момента на отмяната или голямото закъснение на полета и превозвачът не е разполагал с никакво средство за контрол, за да го отстрани.

41 Квалифицирането на дадено положение като разглежданото в главното производство като „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2002 е в съответствие с преследваната от този регламент цел да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, както е уточнено в съображение 1. Всъщност тази цел предполага въздушните превозвачи да не бъдат поощрявани да се въздържат от вземане на необходимите при такъв инцидент мерки, предпочитайки поддържането и точността на полетите си пред целта за гарантиране на тяхната сигурност (вж. по аналогия решения от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 25, и от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 28).

42 С оглед на изложените по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че откриването на скрит конструктивен дефект на двигателя на самолета, който трябва да извърши полет, попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, дори когато въздушният превозвач е бил уведомен от производителя на двигателя за наличието на дефект от този вид няколко месеца преди съответния полет.

По втория въпрос

43 С втория си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че като „всички необходими мерки“, които е длъжен да вземе, за да избегне настъпването и последиците от „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба, каквото е откриването на скрит конструктивен дефект на двигателя на един от неговите самолети, въздушният превозвач трябва да приеме превантивна мярка, изразяваща се в поддържане в резерв на заместващ самолетен флот.

44 Както бе припомнено в точка 25 от настоящото решение, когато настъпи „извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, превозвачът се освобождава от задължението си да плати обезщетение на пътниците по член 7 от този регламент само ако може да докаже, че е взел съобразени с положението мерки, а именно такива, които към момента на проявяване на тези „извънредни обстоятелства“ отговарят по-специално на технически и икономически условия, поносими за него (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 40, и от 4 април 2019 г., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, т. 31).

45 Този 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 или до голямо закъснение на полета (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 41, и от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 29).

46 По този начин Съдът възприема гъвкаво и индивидуализирано значение на понятието „необходими мерки“, оставяйки на националната юрисдикция задачата да прецени дали в конкретния случай може да се приеме, че въздушният превозвач е взел съобразени с положението мерки, тоест тези, които в момента на настъпване на извънредните обстоятелства, са отговаряли на технически и икономически условия, поносими за този въздушен превозвач (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 42, от 12 май 2011 г., Eglītis и Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, т. 30, и от 4 май 2017 г., Pešková и Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 30).

47 От това следва, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 не може да се тълкува в смисъл, че налага по общ и неопределен начин на въздушния превозвач като „необходими мерки“, посочени в тази разпоредба, приемането на превантивна мярка като тази за поддържане в резерв на заместващ самолетен флот, както и на съответния екипаж, когато той е уведомен за наличието на конструктивен дефект на двигателя, установен от производителя на двигателя, за да предотврати настъпването на извънредни обстоятелства и последиците от тях.

48 При това положение, за да прецени дали въздушният превозвач е взел „всички необходими мерки“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, запитващата юрисдикция следва да извърши обща преценка, като вземе предвид, от една страна, всички мерки, взети от въздушния превозвач от деня на узнаването за наличието на конструктивен дефект на двигателя, установен от производителя на този двигател, с оглед на съвкупността

от мерки, които е можел да вземе, за да се предпази от настъпването на такова извънредно обстоятелство по отношение на неговите самолети, и от друга страна, действия, предприети от този превозвач след откриването на този дефект на един от двигателите на съответния самолет, за да се избегне отмяната или голямото закъснение на съответния полет.

49 В това отношение следва да се припомни, че спазването на минималните правила за поддръжка на летателен апарат, само по себе си не е достатъчно за установяване, че даден въздушен превозвач е взел „всички необходими мерки“ по смисъла на тази разпоредба (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 43).

50 В този контекст запитващата юрисдикция следва да прецени с оглед на финансовите, материалните и човешките ресурси на въздушния превозвач дали той е бил в състояние да наеме допълнителни самолети съгласно различните съществуващи условия, а именно *dry lease/wet lease*, или е можел, с оглед на същите ресурси, превантивно да замени двигателя като част от план за ремонт или да спре от движение самолета до ремонта или замяната на двигателя от производителя. За тази цел посочената юрисдикция трябва да вземе предвид недостатъчната наличност на заместващи двигатели в контекста на глобалния недостиг на двигатели, както и времето, необходимо за монтирането на новия двигател, считано от проявлението на конструктивния дефект.

51 Накрая, в рамките на този цялостен анализ е важно също да се отбележи, че по принцип няма пречка въздушен превозвач, който е уведомен за наличието на конструктивен дефект на двигателя и за евентуалното му проявление на някой от самолетите, които експлоатира, да трябва като превантивна мярка да поддържа в резерв заместващ самолетен флот със съответния екипаж, ако тази мярка с оглед на техническите, икономическите и човешките ресурси е поносима за него, което запитващата юрисдикция следва да прецени.

52 За сметка на това от всички „необходими мерки“, които може да се очакват от въздушен превозвач, се изключва предложената от D. в писменото му становище мярка, която се състои в това въздушният превозвач да бъде задължен автоматично да преизчисли мрежата си от полети пропорционално на оперативния си капацитет. Всъщност на етапа на планиране на полетите подобна мярка може да се състои в отмяна или голямо закъснение на множество полети поради хипотетичното проявление на конструктивен дефект, което може да изисква от превозвача да прави непоносими с оглед на капацитета на предприятието му жертви.

53 С оглед на изложените по-горе съображения на втория въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че като „всички необходими мерки“, които е длъжен да вземе, за да избегне настъпването и последиците от „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба, каквото е откриването на скрит конструктивен дефект на двигателя на един от неговите самолети, въздушният превозвач може да приеме превантивна мярка, изразяваща се в поддържане в резерв на заместващ самолетен флот, при условие че тази мярка остава технически и икономически осъществима с оглед на капацитета на превозвача към релевантния момент.

По съдебните разноски

54 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 (осми 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**

трябва да се тълкува в смисъл, че

откриването на скрит конструктивен дефект на двигателя на самолета, който трябва да извърши полет, попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, дори когато въздушният превозвач е бил уведомен от производителя на двигателя за наличието на дефект от този вид няколко месеца преди съответния полет.

2) **Член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004**

трябва да се тълкува в смисъл, че

като „всички необходими мерки“, които е длъжен да вземе, за да избегне настъпването и последиците от „извънредно обстоятелство“ по смисъла на тази разпоредба, каквото е откриването на скрит конструктивен дефект на двигателя на един от неговите самолети, въздушният превозвач може да приеме превантивна мярка, изразяваща се в поддържане в резерв на заместващ самолетен флот, при условие че тази мярка остава технически и икономически осъществима с оглед на капацитета на превозвача към релевантния момент.

Подписи