Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (девети състав)

17 септември 2015 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Права на пътниците при закъснение или отмяна на полет — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 3 — Отказан достъп на борда и отмяна на полет — Голямо закъснение на полет — Обезщетяване и помощ на пътниците — Извънредни обстоятелства“

По дело C-257/14

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Rechtbank Amsterdam (Нидерландия) с акт от 29 април 2014 г., постъпил в Съда на 28 май 2014 г., в рамките на производство по дело

Corina van der Lans

срещу

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

СЪДЪТ (девети състав),

състоящ се от: K. Jürimäe, председател на състава, J. Malenovský (докладчик) и M. Safjan, съдии,

генерален адвокат: E. Sharpston,

секретар: L. Carrasco Marco, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 7 май 2015 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, от P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers и M. Lustenhouwer, advocaten,

— за нидерландското правителство, от M. Bulterman и M. Noort, в качеството на представители,

— за германското правителство, от T. Henze и J. Kemper, в качеството на представители,

— за френското правителство, от G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme и M. Hours, в качеството на представители,

* Език на производството: нидерландски.

— за италианското правителство, от G. Palmieri в качеството на представител, подпомагана от C. Colelli, avvocato dello Stato,

— за правителството на Обединеното кралство, от L. Christie, в качеството на представител, подпомаган от J. Holmes, barrister,

— за Европейската комисия, от F. Wilman и N. Yerrell, 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 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 van der Lans и авиокомпания Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (наричана по-нататък „KLM“) по повод отказа на последната да обезщети жалбоподателката в главното производство, чийто полет е имал закъснение.

Правна уредба

3 Регламент № 261/2004 съдържа в частност 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.

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

[…]

(14) Съгласно Конвенцията от Монреал, задълженията на оперирашите въздушни превозвачи следва да бъдат ограничени или отменени в случаите, когато дадено събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. Такива обстоятелства може да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с експлоатацията на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач.

(15) Извънредни обстоятелства се смята, че съществуват, когато въздействието на решение за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, 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 3 от този регламент е озаглавен „Приложно поле“ и параграф 1, буква б) от него гласи:

„1. Настоящият регламент 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 оперирящият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността“.

5 Член 5 от посочения регламент гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

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

[…]

3. Оперирящ 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 необходими мерки.

[…]“.

6 Озаглавеният „Право на обезщетение“ член 7 от същия регламент предвижда:

„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 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).

При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание.

2. Когато на пътниците се предложи премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет съгласно член 8 [и] времето на пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет:

а) с два часа за всички полети до 1500 километра; или

б) с три часа за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра; или

в) с четири часа за всички полети, непопадащи под букви а) и б),

опериращият въздушен превозвач може да намали обезщетението, предвидено в параграф 1, с 50 %.

3. Обезщетението, посочено в параграф 1, се изплаща в брой, чрез електронен банков превод, банкови ордери или банкови чекове или, с подписано съгласие на пътника, в пътнически ваучери и/или други услуги.

4. Разстоянията, дадени в параграфи 1 и 2, се измерват по метода на дъгата на големия кръг“.

7 Член 13 Регламент № 261/2004 предвижда:

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

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

8 Г-жа van der Lans има самолетна резервация за полет на KLM. Този полет от Кито (Еквадор) за Амстердам (Нидерландия) е предвиден за 13 август 2009 г. в 9,15 ч. местно време. Заминаването обаче е едва на следващия ден в 19,30 ч. местно време. Самолетът, използван за въпросния полет, пристига в Амстердам със закъснение от 29 часа.

9 Според KLM закъснението се дължало на това, че на летището в Гуаякил (Еквадор), от което този самолет е трябвало да излети, за да се завърне в Амстердам през Кито и Бонер (Нидерландски Антили), е установено при т.нар. „push back“ — избутване назад на самолета с влекач, че единият от двигателите не може да бъде пуснат в ход поради липса на захранване с гориво.

10 Според KLM от техническия борден дневник е видно наличието на комбинация от дефекти. Две части били дефектни, а именно горивоподаващата помпа на двигателя и хидромеханичното устройство. Тези части, които не били в наличност в Гуаякил, трябвало да бъдат доставени със самолет от Амстердам, за да бъдат след това монтирани в съответния самолет, който излетял от Кито с посоченото в точка 8 от настоящото решение закъснение.

11 Посочените части не били подложени на по-задълбочено изследване с цел да се установи причината за повредата им, доколкото такова изследване можело да бъде извършено само от техния производител.

12 Г-жа van der Lans сезира Rechtbank Amsterdam (Амстердамския съд) с иск за обезщетение в размер на 600 EUR поради претърпяното закъснение.

13 KLM оспорва този иск и се позовава на изключението по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 в случай на „извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“.

14 Според KLM за дефектните части не бил надвишен средният срок на употреба. Освен това производителят не указал изрично, че след определен период на употреба при тези части е възможно да възникнат дефекти. KLM изтъква освен това, че въпросните части не са били проверени преди излитането, по време на общата предполетна проверка („preflight check“), а по време на последната проверка A („check A“), извършена около месец преди въпросния полет.

15 Според г-жа van der Lans KLM не може да твърди, че в случая са настъпили извънредни обстоятелства. Всъщност закъснението на полета било причинено от технически проблем. Съдът обаче приел в решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), че отстраняването на технически дефекти е присъщо на дейността на въздушния превозвач и не може да се определя като извънредни обстоятелства.

16 В главното производство се спори дали при обстоятелства като тези по главното производство KLM може да се позовава на изключението по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

17 В тази връзка запитващата юрисдикция иска да се изясни как следва да се тълкуват изразите „извънредни обстоятелства“ и „всички необходими мерки“, съдържащи се в тази разпоредба, по-конкретно като се имат предвид в това отношение съображение 14 от Регламент № 261/2004 и релевантната практика на Съда, в частност решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 При тези условия Rechtbank Amsterdam решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Как трябва да се тълкува понятието „събитие“ в съображение 14 от Регламент № 261/2004?

2) Предвид точка 22 от решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) извънредните обстоятелства по смисъла на посоченото съображение 14 не съвпадат с примерно изброените случаи във второто изречение от това съображение 14, които в точка 22 от споменатото решение са обозначени от Съда като събития. Коректно ли е да се приеме, че събитията по смисъла на споменатата по-горе точка 22 не са същите като събитието по посоченото съображение 14?

3) Какво следва да се има предвид под понятието „извънредни обстоятелства“, които съгласно точка 23 от решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) съпътстват събитието „неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета“ по смисъла на посоченото по-горе съображение 14 в случаите, когато, имайки предвид точка 22 от посоченото съдебно решение, неочакваните дефекти в системата за безопасност на полета сами по себе си не могат да представляват извънредни обстоятелства, а само могат да доведат до такива обстоятелства?

4) От точка 23 от решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) следва, че техническият проблем може да се причисли към „неочаквани[те] дефекти в системата за безопасност на полета“ и следователно представлява „събитие“ по смисъла на точка 22 от това решение; в точка 23 от същото се приема за не по-малко вярно, че съпътстващите посоченото събитие обстоятелства биха могли да се квалифицират като „извънредни“, ако се отнасят до събитие, което не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач и се е намирало извън ефективния му контрол поради своето естество или произход; от точка 24 от посоченото решение следва, че разрешаването на технически проблем, произтичащ от лоша поддръжка, трябва да се счита за присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач; следователно съгласно точка 25 от решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) такива технически проблеми не могат да представляват извънредни обстоятелства. От тези точки изглежда следва, че технически проблем, който спада към „неочаквани[те] дефекти в системата за

безопасност на полета“, същевременно представлява събитие, което може да бъде съпътствано от извънредни обстоятелства, и би могъл да представлява сам по себе си извънредно обстоятелство. Как следва да се тълкуват точки 22—25 от решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), за да бъде отстранено това привидно противоречие?

5) В практиката на по-нисшестоящите съдилища изразът „присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач“ редовно се тълкува като „свързано с нормалната дейност на въздушния превозвач“ — тълкуване, което впрочем е съвместимо с нидерландската дума „inherent“ („присъщо на“) (в текст на решението, който не е автентичен) — така че сблъсъци с птици или пепелни облаци например също не се считат за „събития“ по смисъла на точка 23 от решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Съществува и друга съдебна практика, в която акцентът се поставя върху израза „и се намира[т] извън ефективния му контрол поради […] естество[то] или произход[а] [на събитието]“, също съдържащ се в точка 23. Трябва ли изразът „присъщо на“ да се тълкува в смисъл, че в обхвата на това понятие попадат само събития, които се намират под ефективния контрол на въздушния превозвач?

6) В какъв смисъл трябва да се тълкува точка 26 от решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), съответно как трябва да се тълкува тази точка в светлината на отговора на Съда на четвърти и пети въпрос?

7) а) Ако отговорът на шестия въпрос е в смисъл, че техническите проблеми, които следва да се причислят към неочакваните дефекти в системата за безопасност на полета, представляват извънредни обстоятелства, които биха могли да бъдат основание за успешно позоваване на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, в случай че тези проблеми произтичат от събитие, което не е присъщо на упражняваната от въздушния превозвач дейност, и се намират извън ефективния му контрол, означава ли това, че технически проблем, който е възникнал ненадейно и нито се дължи на лоша поддръжка, нито е бил установен по време на редовна поддръжка (т.е. по време на проверките A—D и на ежедневната проверка, изброени в изложението на фактическата обстановка), би могъл да представлява извънредно обстоятелство или именно не би могъл да представлява извънредно обстоятелство — при условие че не е било възможно да бъде установен в хода на редовни прегледи — поради това че в този случай всъщност не може да се определи дали е налице събитие по смисъла на точка 26 от цитираното решение и следователно не може и да се установи дали това събитие е присъщо на упражняваната от въздушния превозвач дейност и следователно — дали се намира извън контрола му?

б) Ако отговорът на шестия въпрос е в смисъл, че технически проблеми, които следва да се причислят към неочакваните дефекти в системата за безопасност на полета, представляват събития по смисъла на точка 22 от решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) и техническият проблем е възникнал ненадейно и нито се дължи на лоша поддръжка, нито е бил установен по време на редовна поддръжка (т.е. по време на проверките A—D и на ежедневната проверка, посочени по-горе), в този случай посоченият технически проблем (не)присъщ ли е на упражняваната от въздушния превозвач дейност и по смисъла на посочената по-горе точка 26 намира ли се под контрола му, или се намира именно извън контрола му?

в) Ако отговорът на шестия въпрос е в смисъл, че технически проблеми, които следва да се причислят към неочакваните дефекти в системата за безопасност на полета, представляват събития по смисъла на точка 22 от решение Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) и техническият проблем е възникнал ненадейно и нито се дължи на лоша поддръжка, нито е бил установен по време на редовна поддръжка (т.е.

по време на проверките A—D и на ежедневната проверка, посочени по-горе), кои обстоятелства трябва в този случай да съпътстват този технически проблем и кога тези обстоятелства следва да се квалифицират като извънредни, така че да е възможно позоваване на тези обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004?

8) Въздушният превозвач може да се позовава на извънредни обстоятелства само ако може да докаже, че отмяната/закъснението е причинена(о) от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки. Правилен ли е изводът, че с вземането на всички необходими мерки се цели да се избегне настъпването на извънредни обстоятелства, а не да се вземат мерки с цел закъснението да остане в рамките на времевия диапазон от три часа, посочен в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 във връзка с точки 57—61 от решение Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716)?

9) По принцип следва да се имат предвид два вида мерки с цел да се ограничат до три часа закъсненията, настъпили вследствие на технически проблеми: от една страна, поддържането на складова наличност от резервни части на множество места по света, тоест не само на летището на домуване на въздушния превозвач, и от друга страна, прехвърлянето на пътниците на закъснял полет на други полети. Могат ли по въпроса в какъв обхват да поддържат складовата наличност и на кои места по света, въздушните превозвачи да се придържат към обичайното в областта на въздухоплаването, включително и при предприятията, които попадат само отчасти в приложното поле на Регламент № 261/2004?

10) Трябва ли при отговора на въпроса дали са били взети всички необходими мерки за ограничаване на закъснението, настъпило вследствие на технически проблеми, които се отразяват върху безопасността на полета, съдът да взема предвид обстоятелства, които задълбочават последиците от дадено закъснение, като например обстоятелството, че преди да се завърне в базата си на домуване, както в настоящия случай, засегнатият от технически проблем самолет трябва да извърши полети до няколко летища, в резултат на което загубата на време може да е още по-голяма?“.

По преюдициалните въпроси

По допустимостта

19 Френското правителство оспорва допустимостта на преюдициалното запитване по съображение, че съгласно член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 същият не е приложим към спора в главното производство, доколкото еквадорското право предвижда режим за обезщетяване и помощ на въздушните пътници в случай на отказан достъп на борда, отмяна или закъснение на полет, от който режим г-жа van der Lans може да се ползва.

20 Съгласно постоянната практика на Съда отказът да се произнесе по зададен от национална юрисдикция преюдициален въпрос е възможен само когато е съвсем очевидно, че разпоредбата от правото на Съюза, чието тълкуване се иска от Съда, не може да се приложи (решение Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, т. 19 и цитираната съдебна практика).

21 В това отношение от член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 е видно, че същият се прилага към пътниците, които пътуват от трета страна към държава членка, стига, от една страна, оперирващият въздушен превозвач да е превозвач от Европейския съюз, и от друга страна, съответните пътници да не са получили облаги или обезщетение и да не им е предоставена помощ в тази трета страна.

22 Що се отнася до първото от тези условия, безспорно е, че KLM е превозвач от Съюза.

23 По отношение на второто от тези условия следва да се отбележи, че в текста на член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 на различните езици съществуват различия. Всъщност в текстовете на някои езици, например чешки, немски, английски, италиански и нидерландски, се използват съответно думите „obdrželi“, „erhalten“, „received“, „ricevuto“ и „ontvangen“. В този смисъл те биха могли да бъдат тълкувани като изключващи приложението на този регламент само в случая, когато съответните пътници действително са получили облаги или обезщетение и помощ в съответната трета страна.

24 За сметка на това, текстовете на други езици, например испански („disfruten de“), френски („bénéficient“) и румънски („beneficiat de“) по-скоро предполагат, че приложението на Регламент № 261/2004 е изначално изключено в случаите, когато съответните пътници имат право на облаги или обезщетение и помощ в тази трета страна, независимо дали действително са получили такива.

25 Необходимостта от еднакво тълкуване на разпоредба на правото на Съюза обаче налага при различия между текстовете на различните езици на въпросната разпоредба тя да се тълкува с оглед на контекста и целта на правната уредба, от която е част (в този смисъл вж. решения DR и TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, т. 45 и Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, т. 40).

26 В това отношение е достатъчно да се припомни, че Регламент № 261/2004, както ясно личи от съображения 1 и 2 от него, цели да гарантира високо равнище на защита на пътниците (вж. решения IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 69 и Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, т. 35).

27 Макар член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004, тълкуван с оглед на тази цел, наистина да не изисква да се докаже, че съответният пътник действително е получил облаги или обезщетение и помощ в трета страна, сама по себе се възможността за получаването им все пак не би била достатъчно основание посоченият регламент да не бъде приложим по отношение на този пътник.

28 Всъщност недопустимо е пътникът да бъде лишен от защитата по Регламент № 261/2004 само защото има право на някакво обезщетение в трета страна, без да бъде установено дали последното отговаря на целта на гарантираното с този регламент обезщетение и дали условията за получаването му и различните правила за изплащането му са равностойни на предвидените с посочения регламент.

29 Представената на Съда преписка обаче не дава възможност да се установи нито дали целта на обезщетенията, предвидени в правото на съответната трета страна, отговаря на тази на гарантираното с Регламент № 261/2004 обезщетение, нито дали условията за получаването на такива обезщетения и различните правила за изплащането им са равностойни на предвидените с този регламент. Запитващата юрисдикция трябва да провери дали случаят е такъв.

30 При това положение не е изключено разпоредбата, чието тълкуване се иска, да е приложима в случая.

31 Ето защо следва да се приеме, че отправеното преюдициално запитване е допустимо.

По същността на спора

32 В самото начало следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика, в рамките на въведеното с член 267 ДФЕС производство за сътрудничество между националните юрисдикции и Съда, той трябва да даде на националния съд полезен отговор, който да му позволи да реши спора, с който е сезиран. С оглед на това при необходимост Съдът трябва да преформулира въпросите, които са му зададени (вж. по-конкретно решение Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, т. 25 и цитираната съдебна практика).

33 Предвид тази съдебна практика десетте въпроса, поставени от запитващата юрисдикция, следва да се разбират като свеждащи се по същество до това дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че технически проблем като разглеждания в главното производство, който е настъпил ненадейно, не се дължи на лоша поддръжка, нито пък е бил установен по време на редовна поддръжка, се обхваща от понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба и при утвърдителен отговор, кои са необходимите мерки, които въздушният превозвач трябва да вземе, за да се справи с този проблем.

34 В това отношение най-напред следва да се отбележи, че съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 оперирващият въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетението по член 7 от този регламент, ако може да докаже, че отмяната е причинена от настъпването на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки.

35 По-нататък следва да се припомни, че Съдът е уточнил, че доколкото дерогира принципа, че пътниците имат право на обезщетение, този член 5, параграф 3 следва да се тълкува стриктно (решение Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 20).

36 Накрая, що се отнася в частност до техническите проблеми при летателните апарати, от практиката на Съда произтича, че такива проблеми е възможно да бъдат причислени към неочакваните дефекти в системата за безопасност на полета, които могат да представляват подобни обстоятелства. Същевременно е не по-малко вярно, че съпътстващите тези проблеми 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 съображение 14 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 (в този смисъл вж. решение Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 23).

37 Доколкото обаче при функционирането на летателните апарати неизбежно се появяват технически проблеми, в дейността си въздушните превозвачи обичайно се сблъскват с такива проблеми. В това отношение технически проблеми, които са открити при поддръжката на летателните апарати или се дължат на липсата на такава поддръжка, не биха могли да представляват сами по себе си „извънредни обстоятелства“ по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 (в този смисъл вж. решение Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 24 и 25).

38 Все пак някои технически проблеми могат да бъдат отнесени към тези извънредни обстоятелства. Така е например в ситуацията, при която от конструктора на самолетите, съставляващи флота на съответния въздушен превозвач, или от компетентен орган бъде разкрито, че те — макар и все още да се намират в употреба — са засегнати от скрит фабричен дефект, отразяващ се върху сигурността на полетите. Така би било също при наличието на вреди, причинени на летателните апарати от актове на саботаж или тероризъм (в този смисъл вж. решение Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 26).

39 В случая KLM уточнява, че разглежданият в главното производство технически проблем се състои в повреда на двигателя на съответния летателен апарат, дължаща се на дефектност на някои от частите му, при които не е бил надвишен средният срок на употреба и за които производителят не е указал, че след определен период на употреба е възможно да възникнат дефекти — обстоятелства, които все пак запитващата юрисдикция трябва да провери.

40 В това отношение преди всичко се установява, че видно от предходната точка от настоящото решение, този технически проблем касае само конкретен летателен апарат. Освен това в предоставената на Съда преписка няма данни, които да сочат, че конструкторът на самолетите, съставляващи флота на съответния въздушен превозвач, или компетентен орган са разкрили, че не само този самолет конкретно, но и други самолети от този флот са засегнати от скрит фабричен дефект, отразяващ се върху сигурността на полетите — нещо, което при всички положения запитващата юрисдикция следва да провери. Ако такъв е бил случаят, съдебната практика, посочена в точка 38 от настоящото решение, не би била приложима по това дело.

41 По-нататък следва да се отбележи, от една страна, че повреда като разглежданата в главното производство, причинена от това, че някои самолетни части преждевременно са излезли от строя, представлява без съмнение неочаквано събитие. При все това подобна повреда остава неразривно свързана с много сложната операционна система на самолета, доколкото същият е експлоатиран от въздушния превозвач при условия, в частност метеорологични, които са трудни, дори екстремни, като се има предвид и че никоя част на самолета не е неповредима.

42 Поради това следва да се приеме, че това неочаквано събитие е присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач, тъй като този превозвач обичайно се сблъсква с такъв вид непредвидени технически проблеми.

43 От друга страна, предотвратяването на подобна повреда или нужното ѝ отстраняване, включително заменянето на преждевременно излязла от строя част, не са извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач, тъй като именно той трябва да осигури поддръжката и доброто функциониране на самолетите, които експлоатира за целите на икономическата си дейност.

44 Следователно технически проблем като разглеждания в главното производство не би могъл да бъде обхванат от понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

45 Накрая следва да се уточни, че дори според обстоятелствата въздушният превозвач да смята, че може да се позове на вината на производителя на някои дефектни части, първостепенната цел на Регламент № 261/2004, а именно да гарантира високо равнище на защита на пътниците, както и необходимостта от стриктно тълкуване на член 5, параграф 3 от този регламент, са пречка този въздушен превозвач да може да оправдае евентуалния си отказ да обезщети пътниците за причинените им сериозни неудобства, като се позове в това отношение на наличието на „извънредно обстоятелство“.

46 В това отношение следва да се припомни, че изпълнението на задълженията по Регламент № 261/2004 не засяга правото на тези превозвачи да търсят обезщетение от всяко лице, което е причинило закъснението, в това число от трети лица, както се предвижда в член 13 от този регламент. Ето защо подобно обезщетение може да намали, дори да премахне финансовата тежест на тези задължения за посочените превозвачи (решение Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 68 и цитираната съдебна практика).

47 Не може обаче изначално да се изключи възможността да бъде направено позоваване на член 13 от Регламент № 261/2004 и той да бъде приложен по отношение на виновния производител, за да се намали, дори да се премахне финансовата тежест на задълженията по този регламент за въздушния превозвач.

48 Доколкото технически проблем като разглеждания в главното производство не е обхванат от понятието „извънредни обстоятелства“, няма основание за произнасяне съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 относно необходимите мерки, които въздушният превозвач е трябвало да вземе, за да се справи с този проблем.

49 Предвид всички изложени по-горе съображения на поставените въпроси следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че технически проблем като разглеждания в главното производство, който е настъпил ненадейно, не се дължи на лоша поддръжка, нито пък е бил установен по време на редовна поддръжка, не се обхваща от понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.

По съдебните разноски

50 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 (девети състав) реши:

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 технически проблем като разглеждания в главното производство, който е настъпил ненадейно, не се дължи на лоша поддръжка, нито пък е бил установен по време на редовна поддръжка, не се обхваща от понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.

Подписи