Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
L. MEDINA
представено на 9 февруари 2023 година [1]

Съединени дела C-156/22—C-158/22

TAP Portugal
срещу
flightright GmbH (C-156/22)
Myflyright GmbH (C-157/22 и C-158/22)

(Преюдициално запитване, отправено от Landgericht Stuttgart (Областен съд Щутгарт, Германия)

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 3 — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отмяна или голямо закъснение на полети — Освобождаване от задължението за изплащане на обезщетение — Понятие за извънредни обстоятелства — Отмяна на полет — Внезапна и неочаквана смърт на втори пилот — Събитие, присъщо на нормалното упражняване на дейността на оперираща въздушен превозвач — Събитие, което е изцяло извън ефективния контрол на оперираща въздушен превозвач — Външно събитие — Контрол върху събитието — Предвидимост на събитието“

1. Някога Уолтър Александър Роли е казал: „Двигателят е сърцето на самолета, но пилотът е неговата душа“.

2. И двата елемента са от съществено значение за безпроблемната работа на всеки оперираща въздушен превозвач и трябва в еднаква степен да бъдат подлагани на контрол. По отношение на пилотите правото на Съюза установява голям брой изисквания, включително свързани със здравето на пилотите, за да се осигури непрекъснатото предоставяне на услуги по въздушен транспорт.

3. Когато все пак възникнат смущения, Регламент (ЕО) № 261/2004 [2] (наричан по-нататък „Регламент № 261/2004“) има за цел гарантирането на високо равнище на защита на правата на пътниците, включително правото на обезщетение при отмяна на полет, както е видно от съображение 1.

[1] Език на оригиналния текст: английски.

[2] Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218 и поправка в ОВ L 39, 2023 г., стр. 68).

4. Преюдициалните запитвания, отправени от Landgericht Stuttgart (Областен съд Щутгарт, Германия), се отнасят до тълкуването на член 5, параграф 3 от този регламент. Запитванията са отправени в рамките на спорове между дружества, предоставящи правна помощ на пътници във въздушния транспорт — flightright GmbH (дело C-156/22) и Myflyright GmbH (дела C-157/22 и C-158/22), и TAP Portugal — опериращ въздушен превозвач, по повод на отказа на този превозвач да обезщети пътниците за отмяната на техния полет. Трите съединени дела се отнасят до един и същ полет.

5. Съдът е помолен да установи дали внезапната смърт на втория пилот малко преди полета по разписание може да представлява извънредно обстоятелство по смисъла на тази разпоредба.

I. Правна уредба

A. Регламент № 261/2004

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

„(1) Действия[та] 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.

[…]

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

7. Член 5 от Регламент № 261/2004 предвижда:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

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

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

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

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

[…]

3. Оперираща въздушен превозвач не е длъжен [да] 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.

[…]“.

8. Член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 предвижда специфични размери на обезщетението в зависимост от разстоянието на полета.

Б. Регламент (ЕС) № 965/2012

9. Приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 [3] установява организационни изисквания в областта на въздушните операции, които трябва да бъдат изпълнени от оператора във връзка с обучението, опита и квалификацията на полетния екипаж (част-ORO). Подраздел ORO.FC.200 (Състав на полетния екипаж) от раздел 2 (Допълнителни изисквания за операциите на търговския въздушен транспорт) в подчаст FC (Полетен екипаж) предвижда:

„[…]

в) Специфични изисквания за операциите със самолети по правилата за полети по прибори (IFR) или през нощта.

1) За всички самолети с турбовитлови двигатели с максимална оперативна конфигурация (MOPSC) с над девет пътнически места и за всички самолети с турбореактивни двигатели, минималният полетен екипаж е двама пилоти.

[…]“.

[3] Регламент 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 г., стр. 1), в редакцията, която е в сила към момента на настъпване на фактите в главните производства.

10. Приложение IV към Регламент № 965/2012 урежда операциите на търговския въздушен транспорт (част CAT). В подчаст A (Общи изисквания), раздел 1 (Въздухоплавателни средства с моторна тяга), точка CAT.GEN.MPA.100 (Отговорности на екипажа), букви б) и в) предвиждат:

„б) Всеки член на екипажа:

[…]

(4) спазва всички ограничения на времето за полети и дежурства (FTL) и изисквания за почивка, приложими за неговата дейност;

(5) когато поема задължения към повече от един оператор:

i) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, посочени в приложимите изисквания за FTL;

ii) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL;

в) Членовете на екипажа не изпълняват задължения на въздухоплавателно средство:

[…]

(3) ако не са изпълнени приложимите медицински изисквания;

(4) ако те имат каквито и да е съмнения относно възможността да изпълнят възложените им служебни задължения; или

(5) ако те са или предполагат, че са изморени […]“.

II. Фактите в главното производство и преюдициалният въпрос

11. TAP Portugal е оперирашият въздушен превозвач за полет TP597 от Щутгарт (Германия) до Лисабон (Португалия), който по разписание трябва да излети на 17 юли 2019 г. в 6,05 ч. местно време (наричан по-нататък „разглежданият полет“).

12. В 4,15 ч. същия ден вторият пилот от екипажа на разглеждания полет е открит мъртъв в хотелската си стая в Щутгарт. Всички от екипажа са шок и заявяват, че не са в състояние да осъществят полета. Няма на разположение наличен заместващ персонал, тъй като въпросният полет е трябвало да излети извън „базата на TAP“. Полетът бил отменен.

13. Заместващ екипаж заминава от Лисабон с полет в 11,25 ч. и пристига в Щутгарт в 15,20 ч. Пътниците са превозени до Лисабон със заместващия полет TP593 в 16,40 ч. същия ден.

14. И по трите дела в главните производства ищците искат обезщетение от TAP Portugal на основание член 7 от Регламент № 261/2004.

15. Amtsgericht Nürtingen (Районен съд Нюртинген, Германия) осъжда TAP Portugal да заплати исканото от flightright и Myflyright обезщетение, като в мотивите си посочва, че подобно на внезапното тежко заболяване, внезапната и непредвидим смърт на член на екипажа не представлява външно събитие, което оказва влияние върху съответния опериращ въздушен превозвач, тъй като спада към рисковете, присъщи на дейността на въздушния превозвач.

16. TAP Portugal обжалва решението пред Landgericht Stuttgart (Областен съд Щутгарт, Германия). Според тази юрисдикция внезапната смърт на втория пилот, който бил семеен мъж на средна възраст, преминал без затруднения задължителните редовни медицински прегледи, е била напълно непредвидима и изненадваща за цялото му обкръжение.

17. При тези обстоятелства Landgericht Stuttgart (Областен съд Щутгарт) решава да спре производството по трите дела и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 5, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че е налице извънредно обстоятелство по смисъла на тази разпоредба, когато полет от летище извън базата на опериращия въздушен превозвач е отменен, защото един от членовете на екипажа за този полет (в случая вторият пилот), който е преминал изискваните редовни медицински прегледи, без да му бъдат определени ограничения, малко преди началото на полета внезапно и непредвидимо за въздушния превозвач умира или се разболява толкова тежко, че не е в състояние да извърши полета?“.

18. С определение от 4 април 2022 г. председателят на Съда съединява дела C-156/22—C-158/22 за целите на писмената и устната фаза на производството и на съдебното решение.

19. Писмени становища пред Съда представят flightright, TAP Portugal, полското и португалското правителство, както и Европейската комисия.

III. Анализ

A. Предварителни бележки

20. На първо място ще отбележа, че преюдициалният въпрос се отнася до хипотеза, при която член на екипажа „се разболява толкова тежко, че не е в състояние да извърши полета“. В това отношение посочвам, че настоящите дела се отнасят до внезапната смърт на втория пилот. Следователно, въпреки сходните последици, които тежкото заболяване на член на екипажа би имало за изпълнението на полет, изглежда, това е хипотетична ситуация с оглед на фактите по главното производство.

21. Второ, доколкото настоящият случай се отнася до смъртта на втория пилот, припомням, че подраздел ORO.FC.200, буква в), точка 1) от Регламент № 965/2012 изисква наличието на поне двама пилоти за извършване на полет. Всъщност в настоящия случай, дори останалата част от екипажа да е била в състояние да извърши въпросния полет, изискването да са налице двама пилоти в полетния екипаж не е изпълнено и поради тази причина е било невъзможно полетът да се осъществи. Освен това поставеният на Съда въпрос се отнася до внезапната смърт на съответния втори пилот като причина за отмяна на въпросния полет.

22. Ето защо предлагам на Съда да отговори на въпроса само в частта относно отмяната на полета поради внезапната смърт на съответния втори пилот, без да разглежда въпроса за косвеното влияние на тази смърт върху останалите членове на екипажа. Във всеки случай, тъй като конкретната причина за отмяната на полета е от фактическо естество, запитващата юрисдикция следва да провери дали разглежданият полет е бил отменен *само* поради смъртта на съответния втори пилот, или поради *съчетанието* на това събитие с невъзможността на екипажа да извърши въпросния полет.

23. При тези обстоятелства, за да се даде полезен отговор на запитващата юрисдикция, предлагам на Съда да преформулира въпроса в смисъл, че с него по същество се иска да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че отмяната на полет, планиран да излети от летище извън базата на съответния оперираш въздушен превозвач, поради внезапната смърт на втория пилот, който е преминал изискваните редовни медицински прегледи, без да му бъдат определени ограничения, попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, тъй като това събитие е настъпило малко преди началото на полета и е било непредвидимо за този въздушен превозвач.

Б. Двете условия, установени в съдебната практика

24. В началото припомням, че съгласно член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 при отмяна на полет съответните пътници имат право на обезщетение от оперираща въздушен превозвач по член 7, параграф 1 от Регламента, освен ако не са били предварително информирани за отмяната в рамките на сроковете, посочени в член 5, параграф 1, буква в), подточки i)—iii) от този регламент.

25. Член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка със съображения 14 и 15 освобождава оперираща въздушен превозвач от това задължение, ако той 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. Като се има предвид целта на Регламент № 261/2004, посочена в съображение 1, да се осигури високо равнище на защита на пътниците, и с оглед на обстоятелството, че член 5, параграф 3 от посочения регламент допуска да се дерогира принципът за правото на обезщетение на пътниците в случай на отмяна на полета им, понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба трябва да се тълкува стриктно [4].

26. Съгласно постоянната практика на Съда като „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 се квалифицират събитията, които поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния оперираш въздушен превозвач (първо условие) и се намират извън ефективния му контрол (второ условие). Макар Съдът наскоро да припомни, че тези две условия са кумулативни и спазването им трябва да бъде предмет на преценка във всеки отделен случай [5], отбелязвам, че при преценката си той е разгледал последователно всяко условие, макар да е приел, че първото условие не е налице [6]. Затова ми се струва, че двете условия всъщност се допълват, като първото се отнася по-общо до връзката между засегнатата

[4] Вж. в този смисъл решение от 23 март 2021 г., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 24 и цитираната съдебна практика).

[5] Вж. по-наскоро решение от 23 март 2021 г., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 23 и цитираната съдебна практика).

[6] Пак там, точка 26 и сл.

сфера на дейност и дейността на оперираща въздушен превозвач[7], а второто се отнася по-конкретно до обстоятелството дали въпросното събитие се намира изцяло извън ефективния контрол на оперираща въздушен превозвач. Доколкото обаче съгласно постоянната практика на Съда двете условия са кумулативни, ще ги разгледам като такива.

27. Освен това следва да се отбележи, че съдебната практика относно съдържанието и връзката между първото и второто условие невинаги е последователна. Ето защо в настоящия случай ще разгледам тези условия така, както ги припомня и пояснява Съдът в постановеното неотдавна от голям състав решение Airhelp[8].

28. При това положение трябва да се установи дали внезапната смърт на втория пилот може да се счита за извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

1. Събитие, което не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на оперираща въздушен превозвач

29. В рамките на това условие е необходимо да се установи дали въпросите, свързани с персонала на оперираща въздушен превозвач, могат по своето естество или произход да представляват събитие, което не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на този въздушен превозвач[9].

30. В това отношение следва да се припомни, че що се отнася до техническите проблеми на въздухоплавателните средства, в решение Wallentin-Hermann[10] Съдът приема, че съпътстващите дадено събитие обстоятелства могат 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 опериращ въздушен превозвач и се намира извън ефективния му контрол поради своето естество или произход. Съдът констатира, че при упражняване на дейността си въздушните превозвачи се сблъскват с технически проблеми, доколкото те неизбежно възникват при работата на въздухоплавателните средства. Следователно технически проблеми, открити при поддръжката на въздухоплавателните средства или възникнали поради липса на такава поддръжка, не могат да представляват сами по себе си „извънредни обстоятелства“ по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Обратно, някои събития, като например скрит фабричен дефект, отразяващ се върху сигурността на полетите, или вреди, причинени на въздухоплавателните средства от актове на саботаж или тероризъм, може да не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния опериращ въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол.

31. Впоследствие Съдът пояснява присъщия характер на събитието в решение van der Lans[11], в което приема, че повреда, причинена от преждевременното излизане от строя на някои самолетни части, представлява неочаквано събитие. Съдът обаче добавя, че подобна

[7] Вж. точка 34 по-долу.

[8] Решение от 23 март 2021 г., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 40).

[9] Вж. по аналогия решение от 23 март 2021 г., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

[10] Вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 20, 24, 25 и 26). Отбелязвам, че разглеждайки подробно тези събития, Съдът не прави разграничение между първото и второто условие.

[11] Решение от 17 септември 2015 г. (C-257/14, EU:C:2015:618, т. 41 и 42).

повреда остава *неразривно свързана* с много сложната операционна система на самолета, доколкото същият е експлоатиран от съответния въздушен превозвач при условия, в частност метеорологични, които са трудни, дори екстремни, като се има предвид и че никоя част на самолета не е неповредима. Съдът стига до извода, че това неочаквано събитие е присъщо на нормалното упражняване на дейността на този превозвач, тъй като въздушните превозвачи обичайно се сблъскват с такъв вид непредвидени технически проблеми.

32. От тази съдебна практика следва, че техническите проблеми на въздухоплавателните средства са присъщи на нормалното упражняване на дейността на опериращия въздушен превозвач, тъй като в дейността си този превозвач обичайно се сблъсква с непредвидени технически проблеми. По-нататък ще разгледам до каква степен въпросите, свързани с персонала, са присъщи на нормалното упражняване на дейността на опериращия въздушен превозвач.

33. В посоченото по-горе решение Airhelp [12] Съдът е следвало да установи дали стачка на пилоти, организирана в съответствие със закона, е присъща на нормалното упражняване на дейността на предприятие за въздушен транспорт. Съдът постановява, че стачка, чиято цел се свежда до това да се получи от предприятие за въздушен транспорт увеличение на заплатите на пилотите, промяна в работното им време, както и по-голяма предвидимост в областта на работното време, представлява събитие, присъщо на нормалното упражняване на дейността на това предприятие, по-специално когато такава стачка е организирана в съответствие със закона. В частност Съдът се основава на обстоятелството, че стачката е една от възможните прояви на колективните преговори и следователно трябва да се счита за събитие, присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния работодател.

34. Важно е да се отбележи, че според Съда мерките относно *персонала на опериращия въздушен превозвач* са част от нормалното упражняване на дейността на посочения превозвач. От това съдебно решение следва, че за да установи дали е изпълнено първото условие, Съдът разглежда връзката между засегнатата област на дейност, а именно въпросите, свързани с персонала, и дейността на опериращия въздушен превозвач.

35. Това тълкуване следва да се приложи в настоящия случай, тъй като планирането на екипажа и въпросите, свързани с персонала, са част от ежедневието на въздушните превозвачи. Що се отнася до планирането на екипажа, дружествата трябва да спазват законодателството в областта на въздухоплаването, договорните условия и личните очаквания [13]. Планирането на екипажа включва сложни операции, като например групиране на екипи, съставяне на графици, проследяване и обучение, при което се вземат предвид

[12] Решение от 23 март 2021 г. (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 28, 29 и 30).

[13] Вж. например Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 2011 г., стр. 1), в редакцията, която е в сила към момента на настъпване на фактите в главните производства.

различни аспекти, като например управление на свързани с умората рискове [14]. Внезапното отсъствие на член на екипажа, като например втори пилот, по принцип следва да се предвиди при планирането на екипажа [15].

36. В това отношение подчертавам, че точната причина за внезапното отсъствие на втория пилот не следва да е от значение за характеризирането на отсъствието като „присъщо“ събитие. Всъщност, доколкото съществува вероятност да настъпи такова събитие [16], то следва да бъде взето предвид при организирането и управлението на системите на оперираща въздушен превозвач. Следователно, независимо дали внезапното отсъствие на втория пилот се дължи на здравословни причини, смърт или други причини, *последицата* от него е, че съответният оперираш въздушен превозвач трябва или да замени отсъстващото лице, или да отмени полета.

37. Ето защо считам, че внезапното отсъствие на втори пилот е обичайна част от дейността на оперираща въздушен превозвач и независимо от причината за него, такова събитие трябва да се счита за присъщо на нормалното упражняване на дейността на въздушния превозвач. Тъй като двете условия са кумулативни [17], ако Съдът приеме моите съображения, няма да е необходимо да се разглежда второто условие. Все пак за изчерпателност ще разгледам второто условие, а именно дали смъртта на втория пилот е събитие извън контрола на съответния оперираща въздушен превозвач.

2. Събитие, което е изцяло извън ефективния контрол на оперираща въздушен превозвач

38. В решение Airhelp, Съдът разглежда четири критерия, по които се определя дали дадено събитие следва да се счита за събитие, което е изцяло извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач. Само три от тези критерии са относими към настоящия случай, тъй като четвъртият е свързан по-специално с правните въпроси, произтичащи от основното право на стачка, закрепено в член 28 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“), което е предмет на разглеждане по посоченото дело [18].

39. Въз основа на тези три критерия Съдът по-конкретно проверява, първо, дали събитието е предвидимо, второ, дали работодателят запазва до известна степен контрол върху това събитие, и трето, дали събитието е външно за оперираща въздушен превозвач. Тези три критерия са кумулативни и представляват минималните критерии, по които се определя, че дадено събитие е изцяло извън ефективния контрол на съответния въздушен превозвач. Ще разгледам тези критерии в обратен ред спрямо реда, установен от Съда в решение

[14] IATA, ICAO, IFALPA, ‘Fatigue Management Guide for Airline Operators’, 2015. [онлайн]. Достъпен на адрес https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/. Вж. в същия смисъл приложение IV към Регламент № 965/2012 (част CAT), подчаст A (Общи изисквания), раздел 1 (Въздухоплавателни средства с моторна тяга), точка CAT.GEN.MPA.100, букви б) и в) (Отговорности на екипажа).

[15] Вж. например https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. Пак там, приложение IV към Регламент № 965/2012 (част CAT), подчаст A (Общи изисквания), раздел 1 (Въздухоплавателни средства с моторна тяга), точка CAT.GEN.MPA.100 (Отговорности на екипажа), букви б) и в).

[16] Група на Световната банка, ниво на смъртност, възрастни, мъже (на 1000 възрастни мъже) — Европейски съюз, 2018 г., данните са достъпни на адрес: Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) — European Union | Data (worldbank.org).

[17] Вж. точка 26 по-горе.

[18] Четвъртият от тези критерии се отнася до баланса между основното право на стачка, от една страна, и основната свобода на стопанска инициатива на въздушния превозвач и правото му на собственост, гарантирани с членове 16 и 17 от Хартата, от друга.

Airhelp, тъй като, логически погледнато, въпросът дали дадено събитие е външно или вътрешно за дейността на оперираща въздушен превозвач предхожда въпроса дали това събитие може да бъде контролирано от този въздушен превозвач.

а) Външно събитие

40. В решение Airhelp Съдът посочва, че за да се определи 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 оперираща въздушен превозвач.

41. На първо място, що се отнася до външните събития, примери за такива събития според Съда са сблъсък на самолет с птица [19], повреда на самолетна гума, причинена от намиращ се на пистата на летище чужд обект, като подвижен отломък [20], наличие на гориво на писта на летище, станало причина за затварянето ѝ [21], сблъсък между кормилото за височина на паркиран самолет и елерона на самолет на друга авиокомпания, който е предизвикан от движението на втория самолет [22], скрит фабричен дефект или актове на саботаж или тероризъм [23].

42. Съдът прави извода, че общото между външните събития е, че те „възникват вследствие на фактори от природно естество *или* 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“ [24]. По отношение на събития, които възникват вследствие на фактори от природно естество, Съдът е приел, че затварянето на част от европейското въздушно пространство вследствие на изригването на вулкан, като например изригването на вулкана Ейяфятлайокутл, представлява „извънредни обстоятелства“ [25]. По отношение на събития, причинени от действия на трети лица, Съдът подчертава, че стачни действия на ръководители на полети или на персонала на летище може да представляват „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от този регламент, доколкото тези стачни действия са извън обхвата на дейността на този превозвач и поради това са извън неговия ефективен контрол [26].

43. На второ място, що се отнася до вътрешните събития, Съдът приема, че стачка, започната и последвана от членове на персонала на съответното предприятие за въздушен транспорт, представлява „вътрешно“ за това предприятие събитие, включително когато става въпрос за стачка, започнала по призив на синдикални организации, след като същите действат в интерес на работниците на посоченото предприятие [27]. Отбелязвам, че Съдът

[19] Решение от 4 май 2017 г., Pešková и Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 26).

[20] Решение от 4 април 2019 г., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, т. 34).

[21] Решение от 26 юни 2019 г., Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, т. 29).

[22] Определение от 14 януари 2021 г., Airhelp (C-264/20, непубликувано, EU:C:2021:26, т. 26).

[23] 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).

[24] Решение от 23 март 2021 г., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 41), курсивът е мой.

[25] Решение от 31 януари 2013 г., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

[26] Вж. в този смисъл решение от 4 октомври 2012 г., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), цитирано в решение Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 42).

[27] Решение от 23 март 2021 г., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 44).

вече е постановил, че стачка без участието на синдикалните организации или на представителите на персонала, предизвикана от съобщение за предстоящо преструктуриране на предприятието, не представлява извънредно обстоятелство [28].

44. В настоящия случай може да се счита, че превозвачът е отговорен за организирането на своя персонал по такъв начин, че да се избегнат всякакви смущения поради заболяване или друга форма на неработоспособност. Както вече посочих, организацията на персонала представлява обичайно текущо управление на дейността на въздушния превозвач [29]. Следователно обичайното текущо управление спада към категорията на „вътрешните“ събития. Ето защо, когато смъртта на втория пилот е настъпила в резултат на действие (или небрежност) на опериращия въздушен превозвач, тоест когато смъртта на втория пилот е свързана с работата му, става въпрос за изцяло вътрешно събитие. За разлика от това, ако смъртта на втория пилот е настъпила извън работата и последната не е причина за смъртта, считам, подобно на Комисията, че тя следва да се разглежда като „фактор от природно естество“ и съответно да се квалифицира като „външно“ събитие.

б) Наличие на известна степен на контрол върху въпросното събитие

45. В решение Airhelp Съдът пояснява, че когато дадено събитие е изцяло под ефективния контрол на съответния въздушен превозвач, той по принцип разполага със средства да се подготви за него и евентуално да смекчи последиците му, поради което в известна степен запазва контрол върху събитията [30].

46. В това отношение отбелязвам, че в областта на търговския въздушен транспорт въздушните превозвачи трябва да спазват строги технически и административни процедури при упражняване на дейността си. Затова по принцип опериращият въздушен превозвач не може да твърди, че няма никакъв контрол върху организацията и управлението на персонала си. Всъщност въздушният превозвач трябва да вземе всички необходими мерки, за да предотврати всеки проблем, който би могъл да засегне членовете на негов екипаж, по-специално всичко, което би могло да засегне пилотите.

47. В частност следва да се посочи, че за да може да лети, всеки пилот трябва да притежава свидетелство за медицинска годност. Приложение IV към Регламент № 1178/2011 предвижда по-специално че „[п]ри упражняване на правата по свидетелство за летателна правоспособност на професионален пилот (CPL), свидетелство за летателна правоспособност на пилот в многопилотен екипаж (MPL) или свидетелство за летателна правоспособност на транспортен пилот (ATPL) — пилотът трябва да притежава валидно свидетелство за медицинска годност Клас 1“, чиято валидност се подновява от авиомедицински центрове или авиомедицински експерти [31]. Свидетелствата за медицинска

[28] Решение от 17 април 2018 г., Krüsemann и др. (C-195/17, C-197/17—C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17—C-286/17 и C-290/17—C-292/17, EU:C:2018:2588).

[29] Вж. точки 34—36 по-горе.

[30] Решение от 23 март 2021 г., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 35).

[31] Пак там, точка MED.A.030 („Свидетелства за медицинска годност“), буква в), подточка 4 и точка MED.A.040 („Издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за медицинска годност“), буква в), подточка 1 от раздел 2 („Изисквания за свидетелствата за медицинска годност“) в подчаст A („Общи изисквания“) от приложение IV (Част-MED), в редакцията, която е в сила към момента на настъпване на фактите в главните производства.

годност Клас 1 са валидни за срок от 12 месеца [32]. Подчертавам, че целта на редовните авиомедицински оценки е да се гарантира медицинската годност на пилота или да се сведе до минимум рискът от медицинска непригодност [33].

48. Дори редовните медицински прегледи не гарантират обаче, че преминалото ги лице няма да почине между прегледите. Дори когато въздушният превозвач е въвел и изпълнил всички необходими процедури, някои събития, като например внезапната и неочаквана смърт на втори пилот в добро обичайно здравословно състояние, извън обичайната база на въздушния превозвач, могат да представляват събитие, за което въздушният превозвач не може да се подготви и което не може да бъде смекчено.

49. Считам, че запитващата юрисдикция следва да провери дали причината за смъртта на втория пилот се дължи на обстоятелство, което е под контрола на съответния опериращ въздушен превозвач. В това отношение националната юрисдикция трябва да прецени дали процедурите и изискванията за безопасност във връзка със здравето на съответния втори пилот са били спазени от опериращия въздушен превозвач, дали изискваните здравни прегледи са били извършени правилно и дали в хода на редовните прегледи не е имало нищо, което да показва, че здравословното състояние на съответния втори пилот не е било достатъчно добро, за да може да изпълнява своите задължения. Ако тези три критерия са изпълнени, според мен може да се направи извод, че в случая смъртта на втория пилот е била изцяло извън контрола на опериращия въздушен превозвач.

в) По предвидимостта на въпросното събитие

50. В решение Airhelp Съдът отбелязва, че стачката представлява право на работниците, гарантирано с член 28 от Хартата, и обстоятелството, че те се позовават на това право и следователно започват стачно движение, трябва да се счита за предвидимо за всеки работодател, по-специално когато такава стачка се предхожда от предизвестие [34].

51. По този начин Съдът прилага класическото речниково определение, че предвидимо събитие или положение е това, което може да се узнае или да се предположи преди да е настъпило [35]. Понятието „предвидимо“ обаче може да се определи и като „нещо, което може *разумно* да се очаква“ [36]. Понятието „разумно“ предполага проверка на вероятността. Следователно Съдът трябва да установи доколко е било вероятно въздушният превозвач да е бил в състояние да предвиди последиците от въпросните събития. По същество тази преценка се извършва отделно за всеки конкретен случай, като е необходимо да се установи контекстът, в който е настъпило събитието, което от своя страна налага анализирането на абстрактни статистически данни и конкретна проверка на въпросното лице.

[32] Пак там, точка MED.A.045 („Валидност, потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за медицинска годност“), буква а), подточки 1) и 2) от раздел 2 („Изисквания за свидетелствата за медицинска годност“) в подчаст A („Общи изисквания“) от приложение IV (Част-MED). Свидетелствата за медицинска годност Клас 1 за пилоти, които извършват летателна експлоатация на еднопилотни въздухоплавателни средства за търговски превоз на пътници и са навършили 40-годишна възраст, както и за пилоти, които са навършили 60-годишна възраст, са валидни за срок от шест месеца и могат да бъдат подновени след допълнителни авиомедицински прегледи или оценки.

[33] По отношение на отговорностите на оператора и изискванията към персонала вж. точка ORO.GEN.110 („Отговорности на оператора“), букви д) и ж) от раздел 1 („Общи разпоредби“) и точка ORO.GEN.210 („Изисквания към персонала“), букви в) и д) от раздел 2 („Управление“) в подчаст GEN („Общи изисквания“) от приложение III към Регламент № 965/2012.

[34] Решение от 23 март 2021 г. (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 32).

[35] Вж. например онлайн речника Cambridge Dictionary, справка с определението може да се направи на адрес: https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable.

[36] Вж. онлайн речника Merriam-Webster, https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable, курсивът е мой.

52. В настоящия случай следва да се отбележи, че националният съд трябва да установи, вземайки предвид статистическите данни, с които разполага, дали смъртта на мъж, който е на малко над 40 години, представлява вероятно събитие. В това отношение следва да се има предвид, че с възрастта честотата на авиомедицинските прегледи нараства. Например срокът на валидност на свидетелствата за медицинска годност Клас 1 се намалява на 6 месеца за притежатели на свидетелство за правоспособност, които са навършили 60 години. Тези свидетелства могат да бъдат подновени само след авиомедицински прегледи или оценки[37]. От това изискване може да се направи извод, че рисковете за здравето на пилотите се увеличават с възрастта.

53. Що се отнася до конкретните данни за въпросния втори пилот, преюдициалното запитване не съдържа никакви подробности относно причината за неговата смърт. В преюдициалния въпрос се споменава, че вторият пилот е преминал изцяло изискваните редовни медицински прегледи. Освен това се посочва, че внезапната смърт на баща, който е бил на малко над 40 години, е била тежък шок за екипажа.

54. В това отношение отбелязвам, че при обстоятелствата в настоящия случай посочените по-горе свидетелства за медицинска годност Клас 1 са валидни за срок от 12 месеца[38] и след изтичането на срока им притежателят трябва да поиска подновяване на свидетелството. Затова, макар да може да се предположи, че в настоящия случай въпросният втори пилот е преминал необходимите медицински прегледи и е бил в добро здравословно състояние, тези факти следва да се установят от запитващата юрисдикция.

55. Следователно, изглежда, че в настоящия случай смъртта на втория пилот представлява малко вероятно събитие и поради това при настоящите обстоятелства следва да се счита за непредвидимо за въздушния превозвач събитие.

3. Междинно заключение

56. По изложените съображения предлагам на Съда да отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че отмяната на полет, планиран да излети от летище извън базата на съответния опериращ въздушен превозвач, поради внезапната смърт на втория пилот, който е преминал изискваните редовни медицински прегледи, без да му бъдат определени ограничения, не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.

57. Ако Съдът все пак приеме, че смъртта на втория пилот е извънредно обстоятелство, той трябва да разгледа понятието за разумни мерки, които трябва да вземе въздушният превозвач.

[37] Вж. бележка под линия 32 по-горе. По същия начин притежателите на свидетелства Клас 1, които извършват летателна експлоатация на еднопилотни въздухоплавателни средства за търговски превоз на пътници и са навършили 40-годишна възраст, трябва да ги подновяват на всеки шест месеца.

[38] Вж. точка 47 по-горе.

B. Понятието за разумни мерки съгласно съдебната практика

58. За да бъде освободен от задължението си да изплати обезщетение, превозвачът трябва да докаже, че е взел всички разумни мерки, които се изискват от него. В решение Germanwings[39] Съдът приема, че оперирящият въздушен превозвач е длъжен да използва човешките и материалните ресурси, както и финансовите средства, с които разполага. В решение Wallentin-Hermann[40] Съдът постановява, че обстоятелството, че въздушен превозвач е спазил минималните правила за поддръжка на въздухоплавателно средство, само по себе си не е достатъчно, за да се установи, че този превозвач е взел всички разумни мерки.

59. В решение Eglītis и Ratnieks[41] Съдът обаче приема, че от оперирящия въздушен превозвач не може да се изисква да планира общо и без оглед на ситуацията определен минимален запас от време за всички случаи на настъпили извънредни обстоятелства. Не трябва се изисква запас от време с такава продължителност, че въздушният превозвач да е принуден да направи непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието му.

60. Освен това в решение Pešková и Peška[42] Съдът посочва, че оперирящият въздушен превозвач не носи отговорност за неизпълнението от страна на трети лица, като например ръководители на полети, на задълженията им да вземат превантивни мерки, които са от тяхната компетентност. Освен това в решение Moens[43] Съдът постановява, че наличието на гориво върху писта на летище, станало причина за затварянето ѝ, представлява обстоятелство, което не е могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички разумни мерки.

61. На последно място, в решение Transportes Aéreos Portugueses[44], което се отнася до приземяването и прекъсването на полет поради смущаващото реда поведение на пътник, Съдът дава най-ясно определение на основаното на „разумни мерки“ изключение. Съдът посочва, че разумните мерки по принцип не могат да се ограничат само с предлагане на премаршрутиране на съответните пътници към техния краен пункт на пристигане със следващия оперирян от тази авиокомпания полет, който пристига в крайния пункт на следващия ден спрямо първоначално предвидения по разписание за пристигането им. 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 по разписание като това на следващия полет на съответния въздушен превозвач. Националният съд обаче следва да прецени дали такова премаршрутиране е могло да представлява непоносима жертва за авиокомпанията с оглед на капацитета на предприятието ѝ към релевантния момент.

[39] Решение от 4 април 2019 г. (C-501/17, EU:C:2019:288)

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

[41] Решение от 12 май 2011 г. (C-294/10, EU:C:2011:303, т. 31 и 35), и аналогично, вж. заключението на генерален адвокат Танчев по дело Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, т. 33).

[42] Решение от 4 май 2017 г. (C-315/15, EU:C:2017:342, т. 43 и 44).

[43] Решение от 26 юни 2019 г. (C-159/18, EU:C:2019:535)

[44] Решение от 11 юни 2020 г. (C-74/19, EU:C:2020:460, т. 58, 59 и 61).

62. Трябва да подчертая, че смъртта на втория пилот, независимо от конкретните обстоятелства, при които е настъпила, при всички случаи би довела до отмяна на полета, ако не е налице заместващ пилот. Всъщност, както бе посочено по-горе, Регламент № 965/2012 предвижда, че за типа самолети, използвани при такива полети, опериращият въздушен превозвач трябва да осигури екипаж, съставен от най-малко двама пилоти. Това означава, че командирът не би имал право да извърши обратния полет сам, без втори пилот [45].

63. Освен това, както посочва Комисията [46], разпоредбите относно авиационната безопасност не допускат всеки пилот да действа като заместващ пилот. Заместващият пилот трябва да е напълно квалифициран и да е достатъчно обучен и опитен по отношение на самолета и съответния маршрут. Това означава, че не е достатъчно опериращите въздушни превозвачи, използващи различни самолети, да имат на разположение допълнителен екипаж за всяко местоназначение, както и че трябва да са на разположение резервни екипажи за всички видове самолети, използвани от въздушния превозвач, и за всички маршрути до всяко обслужвано от въздушния превозвач местоназначение. Подобно задължение би довело до несъразмерни разходи и не изглежда разумно, в случай че Съдът приеме, че обстоятелствата са извънредни.

64. Следователно, за да бъде освободен от задължението си за изплащане на обезщетение, въздушният превозвач трябва да докаже, че е взел всички изисквани от него пропорционални и разумни мерки.

IV. Заключение

65. Въз основа на изложения по-горе анализ предлагам на Съда да отговори на поставения от Landgericht Stuttgart (Областен съд Щутгарт, Германия) преюдициален въпрос по следния начин:

„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 отмяната на полет, планиран да излети от летище извън базата на съответния опериращ въздушен превозвач, поради внезапната смърт на втория пилот, който е преминал изискваните редовни медицински прегледи, без да му бъдат определени ограничения, не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба“.

[45] Този регламент също така съдържа указания за важността на доброто психическо състояние на останалите членове на екипажа. В настоящия случай, изглежда, че последните не са преценили, че са в състояние веднага да извършат полета след потенциално травмиращата новина за смъртта на техния колега.

[46] Точка 31 от становището на Комисията.