

РЕШЕНИЕ

№ 170

гр. К., 25.03.2025 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

РАЙОНЕН СЪД – К., ЧЕТВЪРТИ ГРАЖДАНСКИ СЪСТАВ, в
публично заседание на шестнадесети септември през две хиляди двадесет и
четвърта година в следния състав:

Председател: ЙОВКА Б. ПУДОВА

при участието на секретаря РАДИАНА Г. ДИМИТРОВА
като разгледа докладваното от ЙОВКА Б. ПУДОВА Гражданско дело №
20245510100590 по описа за 2024 година

за да се произнесе взе предвид следното:

Предявен е осъдителен иск с правно основание член 7, параграф 1, буква "б" от Регламент №261/2004 г. на Европейския Парламент и Съвета от ***г. във вр. с чл.626 от ГПК.

Ищецът твърди, че по подадена на *** г. молба е образувано ч.гр.д. №3106/2023 г. по описа ОС – П. и издадена срещу длъжника Р., Европейска заповед за плащане. На *** г. била уведомена от съда за постъпило от длъжника чрез процесуалния му представител адвокат С. К. Т. възражение срещу издадената заповед с указания съгласно чл.626 от ГПК да довнесе 25 лв. държавна такса по сметка на родово и местно компетентния съд, за да разгледа иска срещу ответника. Предвид гореизложеното предявява осъдителен иск по чл.626 от ГПК на основание чл.6, пар.1, б.“б“ във връзка с чл.7, пар.1, б.“б“ от Регламент (ЕО) №261/2004 на Европейския Парламент и на Съвета от *** г. 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 („Регламента“), във вр. с Решение на Съда (четвърти състав) от 19 ноември 2009 г. по съединени дела С- 402/07 и *** (***, *** и *** срещу С. (***) и *** и *** срещу *** (***) съда срещу Р., регистрирано в ** търговски регистър под номер ***, седалище и адрес на управление: Р., Е., окръг С., Д. С., Д., И., за заплащане на Д. П. М., с ЕГН-*****, 400 EUR парично обезщетение поради закъснението на полет №***, планиран да излети на *** г. в *** ч. *** време от П., Б. и да кацне в Л., А. в *** ч. английско време, заедно със законната лихва върху посочената сума от датата на подаване молбата за издаване европейска заповед за плащане - *** г. - до окончателното плащане на дължимото обезщетение. Твърди, че сключила договор за въздушен превоз

с ответното дружество Р. („Р.“), обективиран в приложената б., по силата на който ответникът се е задължил да я превози от П., Б., до Л., А. - разстояние, което е над 1 500 километра, на *** г. с полет № ***, който трябвало да излети в *** ч. *** време от П., Б., и да кацне в Л., А. в *** ч. английско време. Р. не изпълнило договорните си задължения точно и полетът закъснял с повече от *** часа. С оглед описаното закъснение на полета, на основание чл.6, пар.1, б.„б“ във връзка с чл.7, пар.1, б.„б“ от „Регламента“, във връзка с Решение на Съда (четвърти състав) от 19 ноември 2009 г. по съединени дела *** и ***, в нейна полза възникнало право да получи обезщетение от ответника. С оглед разстоянието между П. и Л., което било над 1 500 км., то дължимото обезщетение сочи, че е в размер на 400 EUR съгласно чл.7, пар.1, б.„б“ от Регламента. На *** г. подала искане до въздушния превозвач по надлежния ред през платформата на интернет страницата му за изплащане дължимото обезщетение и към датата на подаване на исковата молба все още не постъпило плащане. Заявява, че с исковата молба предявява осъдителен иск за претендираните суми, а не установителен, защото решението по него се ползвало с осъдителна сила, а издадената европейска заповед за плащане, срещу която постъпило възражение, нямало изпълнителна сила (в т.см. Решение №129/20.02.2021 г. по т.д.№2697/2019 г. на ВКС, I т.о.). Съгласно чл.3, пар.1, б.„а“ от Регламента, последният се прилагал за „пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава-членка, към която Договорът се прилага“. Тъй като излетяла от летището в С., Б. Регламент 261/2004 г. следвало да намери приложение. Е Сочи, че с местоживеене в Р. Б., а ответникът със седалище в И. т.е. и двете държави са членки на Европейския съюз сочи, че за определянето на компетентния съд, който да разгледа настоящото дело, се прилагал Регламент (ЕС) №1215/2012 на Европейския парламент и на Съвета от *** г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела. Съгласно чл.7, пар.1 от Регламента по дела, свързани с договор били компетентни съдилищата по мястото на изпълнение на задължението. Както приема Съдът на Европейския съюз в своето решение от 09.07.2009 г. по дело С-204/08, при договори за въздушен превоз ищецът имал възможност да избере или съда, в чийто район се намира мястото на излитане, или съда по мястото на пристигане на самолета. Процесният полет бил от П., Б. до Л., А. поради което избирала да предяви иска си пред родово компетентния съд - Районен съд гр.П. предвид приетото в Определение №1276806 по дело С-319/2023 г. от *** г. на осми състав на СЕС, съгласно който Член 7, точка 1, буква б), второ тире от Регламент (ЕС) № 1215/2012 на Европейския парламент и на Съвета от *** г. относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела трябвало да се тълкува в смисъл, че когато тази разпоредба била приложима, съдът на държава членка, пред който бил предявен иск за обезщетение на основание на Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от *** 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, трябвало да прецени както международната, така и териториалната си компетентност с оглед на тази разпоредба, независимо от евентуалното наличие в националното законодателство на алтернативни основания за компетентност в полза на

потребителите. Моли съда да постанови решение, с което да осъди Р., регистрирано в ** търговски регистър под номер ***, седалище и адрес на управление Р., Е., окръг С., Д. С., Д., И., представлявано от пълномощника си адвокат С. К. Т. от САК, с личен №***, съдебен адрес гр.С., район С., *** да заплати на Д. П. М., с ЕГН-*****, сумата от 400 EUR (четиристотин евро) парично обезщетение поради закъснението на полет №***, планиран да излети на *** г. в *** ч. *** време от П., Б. и да кацне в Л., А. в *** ч. английско време, заедно със законната лихва от ***г. -датата на подаване молбата за издаване европейска заповед за плащане до окончателното плащане на дължимото обезщетение. Претендира съдебни разноски, направени настоящото дело и по ч.гр.д.№3106/2023 г. по описа на О. - П.. На основание чл.127, ал.4 от ГПК сочи банкова сметка, по която могат да се платят претендираните суми: IBAN: ***, BIC:*** в “К. Б.“ АД, клиентска сметка по чл.39 от ЗА на адв.Г. Й. Г..

В отговор на исковата молба, подаден в срока по чл.131 от ГПК ответникът чрез пълномощника счита предявеният иск за неоснователен и недоказан. Претендираното обезщетение било недължимо, тъй като причините за закъснението на процесния полет номер *** на Р. от П., Б. (***) до С., Л., В. (***) били извън контрола на Р., тъй като били свързани с извънредни обстоятелства, сред които проблеми с контрола на въздушните потоци по маршрута, поради недостатъчен капацитет или проблеми с натовареността, както и сблъсък на самолета с птица по време на полета, предхождащ процесния, които попречили на Р. да изпълни навреме процесния полет. В деня на процесния полет трябвало да осъществи четири полета с едно и също въздухоплатателно средство (самолетът ***, серия Б. ***, рег. номер ***) - полети *** и ***, с направление от С., Л., В. (***) до С., Ш. (***) и обратно, както и *** и *** от С., Л., В. до П., Б. и обратно. Първите два полета от планираните за деня били извършени без закъснения. Третият от полетите-*** с направление от С., Л., В. до П., Б., излетял с 20 минути закъснение, както било видно от приложения Дневен план на движението. По разписание полетът трябвало да излети в 14:35 ч. координирано универсално време, но всъщност излетял в *** ч. координирано универсално време. В дневния план на движението закъснението било посочено с код ***. В приложения към отговора Списък за кодове за забавяния на въздушния транспорт в Е. на Международната асоциация на въздушния транспорт, код *** означавал закъснение поради проблеми с контрола на въздушните потоци по маршрута, поради недостатъчен капацитет или проблеми с натовареността. Позовава се на Решение С-74/19 на Съда на ЕС според което съображение 14 от Регламент №261/2004 като процесния случай следвало да изпълни няколко последователни полета с едно и също въздухоплатателно средство (Б. ***, рег. ***). Самолетът Б. ***, рег. *** претърпял предполагаем сблъсък с птица, докато осъществявал полет FR *** (предходния, преди процесния полет), приближавайки към летище П.. След кацането в П. капитанът незабавно се свързал с техническия отдел “Контрол по поддръжката“ на Р. в Д., И., за да съобщи за съмненията си. От съответния отдел дали становище на отдел “П.“, че самолетът се нуждае от проверка от квалифициран инженер, което пък от своя страна означавало, че за момента въздухоплатателното средство не е било годно да продължи да извършва останалите полети за деня, включително и процесния. В 1*** часа координирано универсално време било обявено

съобщение “въздухоплавателно средство на земята“, което продължило да е в сила до 2*** ч. координирано универсално време, докато инженерите не извършили всички необходими проверки и инспекции. В гр.П. нямало налични инженери, които да притежават нужната квалификация за извършване на необходимите проверки на въздухоплавателното средство. Поради това от отдел “П.“ изпратили един от ***те самолета ***, които използвал в мрежата при такива ситуации. Тези самолети били позиционирани стратегически от Р. из Е., за неочаквани ситуации като процесната. Конкретният самолет *** бил изпратен от летището в Б. (***), И.. Той излетял от Б. с подходящия инженер на борда в 2*** ч. координирано универсално време и пристигнал в гр.П. в 2*** ч. координирано универсално време. Инженерът извършил незабавно всички необходими проверки и инспекции, преди да пусне въздухоплавателното средство *** обратно в движение. Той потвърдил в доклада си, че действително имало сблъсък с птица. След извършване на необходимите проверки и инспекции самолетът *** можел да извърши последния полет от графика си за деня, който бил процесният. Полет FR *** излетял от гр.П. в 2*** ч. координирано универсално време и пристигнал в С. в *** ч. координирано универсално време. Изложената по-горе информация за сблъсъка с птица се съдържал в приложените Становище на отдел “П.“ и доклад от капитана, още наречен Д.. В Доклада на инженерите била налична информация относно начинът, по който протекла самата проверка. Посочвало се, че с оглед на сертификата на Р., издаден от ** авиационен орган (***), поддръжката на самолета следвало да се извършва/потвърждава само от лицензирани за целта инженери, които притежавали квалификация *** (***) на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (EASA). Техническата проверка на самолета също така следвало да бъде одобрена от организация, притежаваща одобрение Ч*** (***) на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (EASA). Проверката била извършена съгласно Ръководството за поддръжка на въздухоплавателните средства ***, ***. Поддръжката била извършена по програмата за поддръжката на Р., разработена въз основа на Документа за планиране на поддръжката на самолети Б. ***, която програма била одобрена от ** авиационен орган (***). Такова било изискването за програмите за поддръжка на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (EASA), обективизирано в документа „М.“, част М, раздел А, подраздел С. В Доклада на инженерите също изрично се посочвало, че неизправността се появила въпреки извършването на всички изискуеми планови поддръжки, което я класифицирало като извънредно обстоятелство. В Техническия доклад, който бил е от Доклада на инженерите се посочвало още, че тленните останки на птицата били открити при първия двигател. При проведената проверка не били открити щети, доказателства за поглъщане на птицата в двигателя, необичайни миризми и други параметри и заради това самолетът бил пуснат обратно в експлоатация. Същите детайли се съдържали и в приложената Таблица с информация за проверката. В Дневния план на движението било отразено, че полетът претърпял най-напред закъснение по *** с продължителност от ***, като съгласно Списъка *** означавал, че закъснението се дължало на закъснението пристигане на самолета, извършващ предходния полет (заради проблеми с контрола на въздушните потоци по маршрута, поради недостатъчен капацитет или проблеми с натовареността).

На следващо място полетът закъснял с още *** по к***. В Списъка било посочено, че к*** означавал закъснение заради повреди по време на П. и като примери били посочени удар от птица или мълния, турбуленция, тежко кацане или кацане с наднормено тегло, сблъсък по време на рулиране. Пзовава се на съображение 14 от Регламент (ЕО) №261/2004 относно задълженията на опериращите въздушни превозвачи следвало да бъдат ограничени или отменени в случаите, когато дадено събитие било причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. В утвърдената съдебна практика (Решение на Съда на ЕС по дело С-12/11, Решение на Съда на ЕС по дело С-315/15, Решение на Съда на ЕС по дело С-549/07, Решение на Съда на ЕС по дело С-257/14) с термина “извънредни обстоятелства“ се означавали обстоятелства, които излизали “извън обикновеното“. В контекста на въздушния транспорт се приемало, че те посочвали събитие, което не било присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач и се намирало извън ефективния му контрол поради своето естество или произход. Съдебната практика обобщава, че това били всички обстоятелства, които са извън контрола на въздушния превозвач, независимо от естеството и тежестта им. Пзовава се на Решение на Съда на ЕС по дело С-315/15, в което изрично се посочвало, че сблъсъкът на самолета с птица бил извънредно обстоятелство, независимо дали вследствие на него е възникнала повреда на самолета или не. Такова неочаквано събитие не се намирало извън ефективния контрол на въздушния превозвач, тъй като именно той трябвало да осигурява поддръжката и доброто функциониране на самолетите, които експлоатира за целите на икономическата си дейност (в т.см. решение от 17 септември 2015 г., van der Lans, С-257/14, ЕУ:С:2015:618, т.41 и 43). В случая сблъсъкът на самолета с птица, както и евентуално причинените от това повреди не били неразривно свързани с операционната система на самолета, тъй като поради своето естество или произход този сблъсък не бил присъщ на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намирал извън ефективния му контрол. Затова такъв сблъсък трябвало да се квалифицира като “извънредно обстоятелство“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Не било от значение дали действително сблъсъкът причинил повреда на съответния самолет като целта била гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт, която Регламент №261/2004 преследвал съгласно съображение 1. Предвид така изложените съображения на първия въпрос следвало да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент Ns 261/2004, във връзка със съображение 14 от същия регламент, трябвало да се тълкува в смисъл, че сблъсък на самолет с птица попадал в обхвата на понятието “извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба.“. В същото решение се приемало, че за да може извънредните обстоятелства да освобождават от отговорност, следвало да се установи, че те не биха могли да бъдат избегнати чрез съобразени със ситуацията мерки, тоест чрез мерки, които в момента на настъпването на тези извънредни обстоятелства отговаряли по-специално на технически и икономически условия, поносими за съответния въздушен превозвач. В тази връзка съдът приемал, че за да се прецени дали въздушен превозвач действително е взел необходимите превантивни мерки за намаляване и дори за предотвратяване на евентуален риск от сблъсък с птици

(каквото било извънредното обстоятелство, разглеждано в конкретното дело), позволяващи му да се освободи от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците по чл.7 от Регламент (ЕО) №261/2004, трябвало да се вземат предвид само мерките, за които той действително носил отговорност, и да се изключат тези, които били от компетентността на трети лица, като например компетентни в това отношение оператори на летища или полетни диспечери.“. Счита, че въздушният превозвач можел и следвало да вземе мерки, но само такива мерки, за които действително носел отговорност. В случая не ставало въпрос за хипотеза, в която превозвачът обективно би могъл да окаже въздействие, за да избегне закъснението на полета, предизвикана от настъпването на извънредни обстоятелства (каквито например били някои случаи на техническа повреда на летателното средство). Твърди, че Р. взело всички необходими мерки, за да намали и дори да предотврати риска от сблъсък с птица, както било отбелязано в доклада на квалифицирания инженер, но независимо от това не успял да предотврати и избегне събитието, поради което били налице извънредни обстоятелства освобождаващи от отговорност ответникът. По дело С-294/10 Съдът на Европейския съюз приел, че „член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от *** г. 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 трябвало да се тълкува в смисъл, че след като бил длъжен да вземе всички необходими мерки за предотвратяване на последиците от извънредни обстоятелства, при планирането на полета въздушният превозвач трябвало в разумна степен да съобрази риска от закъснение поради евентуалното настъпване на такива обстоятелства. Следователно той трябвало да предвиди известен запас от време, който да му позволи при възможност да осъществи целия полет след отпадането на извънредните обстоятелства. За сметка на това посочената разпоредба не следвало да се тълкува като предвиждаща изискване, приложимо без разлика за всички въздушни превозвачи, като част от необходимите мерки да планират общо и без оглед на ситуацията определен минимален запас от време за всички случаи на настъпили извънредни обстоятелства. Когато се преценявало дали въздушният превозвач имал капацитет да осъществи целия планиран полет при новите условия, произтичащи от настъпването на тези обстоятелства, трябвало да се следи да не 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 към дадения момент. Член 6, параграф 1 от посочения Регламент не се прилагал за целите на тази преценка.“ В този смисъл, не можело да се очаква Р. или друг авиопревозвач да разполага с резервен екипаж и резервен самолет на всяко едно от летищата, до и от които изпълнява полети, тъй като това би било икономически неоправдано решение. Освен това, подобно решение било обективно невъзможно предвид капацитета на летищата - ноторно известно било, че е невъзможно всяка една авиокомпания да оставя на стоянка на всяко едно летище по един резервен самолет. В обобщение на гореизложеното, следвало да се посочи, че предявеният иск за заплащане на обезщетение на основание Регламент (ЕО) №261/2004 бил неоснователен и необоснован, доколкото не била налице отговорност на превозвача за отмяната на полета -

то се дължало на проблеми с контрола на въздушните потоци по маршрута, поради недостатъчен капацитет или проблеми с натовареността, както и сблъсък на самолета с птица по време на полета, предхождащ процесния. Това били извънредни обстоятелства по смисъла на Регламент (ЕО) №261/2004 и Конвенцията от М., които не могли да бъдат избегнати. Посочените слотове довели до първоначално закъснение, а сблъсъкът с птица до последващо такова. Моли съда да постанови съдебно решение, с което да отхвърли предявения иск като неоснователен. Претендира съдебни разноски.

От събраните по делото доказателства, становищата и доводите на страните съдът приема за установено следното:

По делото е приложено ч.гр.д.№3106/2023 г. на ОС-П., от което е видно, че по подадена от Д. П. М., с ЕГН-***** молба по чл.625 от ГПК е постановено определение №2752/23.11.2023 г. за издаване на Европейска заповед за плащане срещу Р. със седалище гр.Д. И., за сумата от 400 евро представляваща вземане, произтичащо от договор за услуги- въздушен превоз на пътници, ведно със законната лихва върху сумата от *** г. до изплащане на вземането, както и направените в производството разноски, което вземане произтича: от неточно изпълнение на договор за въздушен превоз, сключен между молителя и длъжника като полет №*** от П., Б. до Л., А. е закъснял с *** часа при пристигане в крайната си дестинация. Европейската заповед за плащане, ведно с молбата за издаване на европейска заповед за плащане са връчени на ответника Р. чрез неговите представители в Р. Б.- Адвокатско дружество“ П.“- гр.С. на *** г. и на *** г. и постъпило възражение. С определение №130/*** г. по гр.д.№3106/2023 г. на ОС-П., връчено на Д. М. чрез пълномощник адв.Д. Х.П. от САК на *** г. е указана възможността да подаде осъдителен иск срещу длъжника в едномесечен срок от съобщението пред РС-К. относно вземанията по ЕЗП в едномесечен срок от съобщението на съда. По исковата молба, подадена на *** г. е образувано гр.д.№2752/2024 г. по описа на РС-П., прекратено и изпратено по подсъдност на основание чл.113 от ГПК на РС-К. и е образувано настоящото гражданско дело.

Не е спорно, а и от приетото заверено копие на б. е видно, че ищцата е сключила с ответника договор за въздушен превоз за полет номер *** от П., Б. (***) до С., Л., В. (***), за *** г., планиран да излети в *** часа *** време и да кацне в *** часа местно време във В..

Страните не спорят, че разстоянието между П., Б. и Л., В. е над 1500 км., както и че полетът е бил осъществен с над *** часа закъснение.

По делото са приети представени от ответника заверени копия на Становище за полет ***/*** г.; Дневен план на движението *** ч. на ответника на *** г. в т.ч. полет 0*** с направление от С., Л., В. до П., Б. и полет с направление от П., Б. до С., Л., В.; Списък –забавяния на въздушния транспорт в Е. – Стандарт за кодове за забавяне на Международната асоциация за въздушен транспорт (***) (***), Доклад на инженерите от *** г. ведно с технически доклад, Д. ***, Таблица с информация за проверката.

Съгласно справка изх.№*** г. на изпълнителния директор на “Летище П.“ ЕАД, неоспорена, в информационния масив в дружеството, полет FR *** от дата *** г. е закъснял поради удар на птица в двигателя на самолета и изчакване провеждането на техническа инспекция на въздухоплавателното

средство от страна на авиокомпанията, а съгласно становище изх.№*** г. на “Летище П.” ЕАД, неоспорена, летищата не разполагат със собствен квалифициран да извършва инспекция на ВС като инспекциите се извършват от отделни MRO компании или собствени специалисти на самата компания. Видно от статистика на полети на английски език, с превод на български език Р. полет FR *** /*****/ *** г., направление П. – Л., приземен, полетът е пристигнал със закъснение ***.

Представено по делото е ел.уведомление от ответника до ищцата на английски език с превод на български език, неоспорено, с което е уведомена за закъснението на полета с предложени два варианта; и справка за излитащи самолети от летище П. на *** г. и на *** г., неоспорена.

От така установеното съдът прави следните правни изводи:

Предявеният иск с правно основание чл.7, §1, б.“б“ вр. с чл.6, ал.1, б.“б“ от Регламент /ЕО/ №261/2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети е основан на издадена в полза на ищеца европейска заповед за плащане срещу, която ответникът е подал в срок възражение по чл.16 на Регламент /ЕО/ №1896/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. за създаване на процедура за европейска заповед за плащане.

По делото не е спорно, а и от доказателствата се установи, че между страните е бил сключен договор за въздушен превоз на пътници, с предмет полет FR ***, по направление летище П., Б. (***) – летище С., Л., В. (***), с час на излитане: *** часа *** време и час на пристигане: *** часа местно време във В., на *** г., че полетът е изпълнен от ответника със закъснение повече от *** часа, както и че разстоянието между двете дестинации е над 1500 км.

Възражението на ответника за закъснението на полета поради извънредно обстоятелство „сблъсък с птица“, засегнало предишен полет- FR ***, който изпълнявал със същото въздухоплавателно средство, което не е могло да бъде избегнато.

Съгласно приложимата разпоредба на чл.7, §1, б.“б“ от Регламент /ЕО/ №261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от *** година, при прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра.

Съгласно чл.5, §3 от Регламент /ЕО/ №261/2004, опериращ въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по чл.7, ако може да докаже, че отмяната е причинена при извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки. Следователно предвидено е изключване на отговорността на превозвача при възникване на “извънредни обстоятелства“. Предвидена е граница на това изключение /забрана за прилагане на ограничението на отговорността/, като е въведено условието такива “извънредни обстоятелства“ да не могат да бъдат избегнати “дори и ако са взети всички необходими мерки“, т.е. от обстоятелства, които се намират извън ефективния контрол на въздушния превозвач. Доколкото дерогира принципа, че пътниците имат право на

обезщетение, разпоредбата на чл.5, §3 от Регламента следва да се тълкува стриктно. Следва да се посочи, че макар въздушният превозвач да не е длъжен да изплаща финансово обезщетение, ако може да докаже, че отмяната или закъснението на полета е причинено от извънредни обстоятелства, то задължението му да осигури помощ и грижа остава дори в такава ситуация. В съображение 14 от Регламента се съдържа неизчерпателно изброяване на “извънредни обстоятелства“, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки - 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. В последователната практика на СЕС, изложените хипотези са примерно изброени и не представляват сами по себе си “извънредни обстоятелства“, освобождаващи превозвача от отговорност, а следва да бъде преценявано във всеки конкретен случай, доколко са довели до възникване на такива извънредни обстоятелства /в т.см. т.1 от Решение на Съда от 22.12.2008г. по дело С-549/2007/. В решение на СЕС по дело С-315/15 е прието, че член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) №261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от *** година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, трябва да се тълкува в смисъл, че сблъсъкът на самолет с птица попада в обхвата на понятието “извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба като в мотивите / точка 24 и точка 25/ на решението съдът е приел, че “сблъсъкът на самолета с птица“, както и евентуално причинените от това повреди не са неразривно свързани с операционната система на самолета, тъй като поради своето естество или произход този сблъсък не е присъщ на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намира извън ефективния му контрол; в това отношение не е от значение дали действително сблъсъкът е причинил повреда на съответния самолет; всъщност целта е за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт, която Регламент №261/2004 преследва съгласно съображение 1 на регламента. В случая са налице два последователни свързани полета, изпълнявани от ответника превозвач с едно и също въздухоплавателно средство – самолет Б. ***, рег.№***, с който е следвало да бъдат осъществени полет FR ***, по маршрут от С., Л., В. (***) до П., Б. (***) и обратен полет FR *** от летище П., Б. (***) до летище С., Л., В. (***). От неоспорените доказателства се установи, че поради удар на птица в двигателя на самолета на осъществявания към летище П. полет FR *** и провеждането на техническа инспекция на въздухоплавателното средство се е стигнало до забавяне изпълнението на процесния полет FR ***. След проведената техническа инспекция Полет FR *** е излетял от П. в 2*** ч. координирано универсално време и пристигнал в С. в *** ч. координирано универсално време. В точка 2 от Решение на Съда от 11.06.2020г. по дело С-74/19 /LE срещу Т./, е изяснено, че член 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент №261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си да плати обезщетение на пътниците при голямо закъснение или отмяна на полет, опериращ въздушен превозвач може да се позове на “извънредно обстоятелство“, което е засегнало опериран от самия него със същото въздухоплавателно средство полет, при

условие че е налице пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство и закъснението или отмяната на следващия полет, което запитващата юрисдикция трябва да прецени, като има предвид по-специално начина на използване на съответното въздухоплавателно средство от съответния опериращ въздушен превозвач. В този смисъл е и точка 4 от Решение на Съда от 22.04.2021г. по дело C-826/19 /WZ срещу A./, с което е прието, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си да плати обезщетение на пътниците при голямо закъснение на полет при пристигането, опериращият въздушен превозвач може да се позове на извънредно обстоятелство, което е засегнало не посочения закъснял полет, а предишен полет, опериран от самия него със същото въздухоплавателно средство, в рамките на неговата предпоследна ротация, при условие че е налице пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство и голямото закъснение на следващия полет при пристигането, което запитващата юрисдикция трябва да прецени, като има предвид по-специално начина на използване на разглежданото въздухоплавателно средство от съответния опериращ въздушен превозвач. В мотивите на решението съдът е приел, че постигането на равновесие между интересите на пътниците, ползващи въздушен транспорт, и интересите на въздушните превозвачи, което, както бе припомнено в точка 39 от настоящото решение, е ръководещо при приемането на Регламент №261/2004, предполага да се вземе предвид начинът на използване на въздухоплавателните средства от въздушните превозвачи, и по-специално обстоятелството, че едно и също въздухоплавателно средство може да извърши няколко последователни полета в един и същи ден, което означава, че всяко извънредно обстоятелство, засягащо въздухоплавателно средство при предходен полет, се отразява на полета или полетите след него. Следователно, за да се освободи от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците в случай на голямо закъснение или отмяна на полет, въздушният превозвач трябва да може да се позове на “извънредно обстоятелство“, което е засегнало опериран от самия него със същото въздухоплавателно средство предходен полет в рамките на предпоследната ротация на това въздухоплавателно средство. Въз основа на така дадените тълкувания на Регламента се налага изводът, че при два последователни полета, изпълнявани с едно и също въздухоплавателно средство, какъвто е настоящия случай, позоваването от превозвача на “извънредно обстоятелство“, което е засегнало първия полет, е поначало годно да освободи превозвача от отговорността му за закъснение на втория полет, ако е налице пряка причинно-следствена връзка между извънредното обстоятелство и произтеклите вреди и ако превозвачът е положил всички необходими мерки за предотвратяване на вредите. В практиката на СЕС също изрично е прието, че член 5, параграф 3 от Регламента, във връзка със съображение 14 от Регламента, трябва да се тълкува в смисъл, че сблъсъкът на самолет с птица попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба – в този смисъл т.1 от Решение на Съда от 04.05.2017г. по дело C-315/15 / М. *** a.s./. Съобразявайки цитираната практика и доказателствата по делото съдът намира, че в случая безспорно е установено наличие на извънредно обстоятелство, което е засегнало предходния полет от ротацията, довело до закъснение изпълнението на процесния полет FR ***. За да се освободи от

отговорност въздушният превозвач, следва да докаже, че така настъпилото извънредно обстоятелство се явява в причинно-следствена връзка със закъснението на процесния полет, както и че е предприел всички разумни мерки за избягване на процесното закъснение. В случая поради това, че нито дружеството, нито Летище П. са разполагали със специалист на място, авиопревозвачът е ангажирал квалифициран специалист от най-близката локация - Б. И., който е извършил техническа инспекция на въздухоплавателното средство на летище П. /обстоятелство неоспорено и необорено от ищеца/, с което ответникът е предприел необходимите мерки за да осигури безопасността на пътниците и да избегне отмяната на полета с оглед позоваването му, че не разполага с отделни инженери на всяко летище и във всяка държава, до която осъществява полети, тъй като това би изисквало непоносими за него жертви с оглед предприятието му. Ответникът е уведомил по ел.път ищцата за закъснението и е предложил две възможности: -безплатна промяна на закъснелия полет с друг полет на Р.; -отмяна на резервацията и възстановяване на сумата за непозволения полет. Следва да се посочи, че в чл.6, §1, буква в), точка iii) от Регламент (ЕО) №261/2004 се предвижда в случай, когато закъснението е минимум пет часа, на пътниците следва да се предложи помощта по член 8, параграф 1, буква а), която обхваща възстановяване до седем дни по силата на член 7, параграф 3, на пълната стойност на билета на цената, на която е купен, за част или части от неосъществения път и за част или части от вече осъществения път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, заедно с, когато е уместно, -обратен полет до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност. Помощта по член 8, параграф 1, буква б) и буква в), включваща и премаршрутиране се прилага при отмяна на полет – арг. съображения 12 и 13 и член 5 от Регламент (ЕО) №261/2004, т.е. не се прилага при закъснели полети, какъвто е настоящия случай. Ищцата не се е възползвала като не е избрала нито една от предложените ѝ две възможности и е пътувала с процесния полет до крайната дестинация- С., Л., В. (***)). Предвид гореизложеното съдът намира, че не са налице предпоставките член 7, параграф 1, буква “б” във вр. с член 6, параграф 1, буква “б” от Регламент (ЕО) 261/2004 г. за ангажиране отговорността на ответника за заплащане на претендираното обезщетение, поради което предявеният иск е неоснователен и следва да бъде отхвърлен.

Предвид изхода от спора и на основание чл.78, ал.3 от ГПК ответникът има право на разноски. Съгласно приложения списък по чл.80 от ГПК претендираните от ответника разноски са в общ размер на 5242.11 лв. в т.ч. 5077.11 лв. адвокатско възнаграждение 5 лв. такса за съдебно удостоверение и 160 лв. за преводи на документи. Ищецът чрез пълномощника своевременно е релевирала възражение за прекомерност на адвокатското възнаграждение, което съдът намира за основателно. Съгласно практиката на СЕС, обективизирана в решения по дело С-427/16 и дело С-428/16, след като съобрази фактическата и правна сложност на делото, съдът може да присъди възнаграждение под определения минимален размер по Наредба №1/2004 г. за минималните размери на адвокатските възнаграждения. С оглед решение от 25.01.2024 г. по дело С-438/2022 на СЕС съдът приема, че не е обвързан в преценката си от критериите по Наредба №1/2004 г. за минималните размери

на адвокатските възнаграждения при определяне размера на адвокатското възнаграждение. Ето защо отчитайки фактическа и правна сложност, обема и характера на събраните доказателства и извършените процесуални действия, съдът намира, че размерът на възнаграждението следва да бъде намален до размер на 600 лв. адвокатско възнаграждение без ДДС респ. 720 лв. с ДДС. В полза на ответника следва да бъде присъден и претендираната сума от 160 лв. заплатена за превод на документи, доколкото същите са във връзка с производството и 5 лв. такса за удостоверение поради което следва да се приеме, че извършените от адвокатското дружество, а впоследствие и от ответника, плащания по тези фактури, представляват направени разходи.

Водим от гореизложеното съдът

РЕШИ:

ОТХВЪРЛЯ предявения от Д. П. М., с ЕГН-***** със съдебен адрес: гр.С., *** против "Р.", чуждестранно търговско дружество с ограничена отговорност, регистрирано в ** търговски регистър под №***, със седалище и адрес на управление Р., Е., ***, Д., И., чрез адвокат С. К. Т. от САК, със съдебен адрес: гр.С., ***, осъдителен иск с правно основание член 7, параграф 1, буква "б" във вр. с член 6, параграф 1, буква "б" от Регламент /ЕО/261/2004 г. за сумата 400 евро, явяваща се обезщетение за закъснението на полет ***, по направление П., Б. - С., Л., В. на *** г., ведно със законната лихва върху главницата, считано от *** г. - датата на подаване на молбата за издаване на европейска заповед за плащане до изплащане на вземането.

ОСЪЖДА Д. П. М., с ЕГН-***** със съдебен адрес: гр.С., *** да заплати на "Р.", чуждестранно търговско дружество с ограничена отговорност, регистрирано в ** търговски регистър под №***, със седалище и адрес на управление Р., Е., ***, Д., И., чрез адвокат С. К. Т. от САК, със съдебен адрес: гр.С., ***, на основание чл.78, ал.3 от ГПК сумата от 885 лв. представляваща разноски за адвокатско възнаграждение и преводи на документи.

Решението подлежи на обжалване пред О.-С. в двуседмичен срок от връчването му на страните.

Съдия при Районен съд – К.: _____