

# РЕШЕНИЕ

№ 3295

гр. София, 24.02.2024 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**СОФИЙСКИ РАЙОНЕН СЪД, 168 СЪСТАВ**, в публично заседание на пети февруари през две хиляди двадесет и четвърта година в следния състав:

Председател: Б. С.

при участието на секретаря АНТОАНЕТА АНГ. АНГЕЛОВА  
като разглежда докладваното от Б. С. Гражданско дело № 20231110138832 по описа за 2023 година

Производството е по реда на чл. 124 ГПК.

В. Г., ЕГН \*\*\*\*\*, с адрес за призоваване гр. С....., срещу Р. Д. А. К., регистрирано в ирландския търговски регистър под номер ....., седалище и адрес на управление: ..... и гр. С ..... с която моли ответника да бъде осъден да заплати на ищеца сумите както следва 250 EUR (двеста и петдесет евро) обезщетение за закъснял полет № FR6308 от София, България, до Рим, Италия, ведно със законната лихва от 28.02.2023 г. до окончателното изплащане на сумата.

В. Г. твърди, че сключила договор за въздушен превоз с ответното дружество Р. Д. А. К. („Р“), По силата на сключения договор ответникът се е задължил да превози ищцата от София, България, до Рим, Италия – разстояние, което е под 1 500 километра. Ответното дружество е следвало да превози ищцата на 01.09.2022 г. с полет № FR6308, който е трябвало да излети в 14:45 ч. от София, България, и да кацне в Рим, Италия, в 15:30 ч. В действителност Р не е изпълнило точно договорните си задължения и полетът е закъснял с повече от три часа. Ето защо намира, че за нея е налице правен интерес от предявяване на настоящите искове.

В срока по чл. 131 ГПК ответникът е депозирал отговор на исковата молба с която счита че предявените искове са неоснователни. Не оспорва, че между страните е налице договор за въздушен превоз на пътници, че ищцата е изпълнила точно задълженията си по договора и се е явила навреме за полета. Не оспорва, че е налице закъснение с повече от три часа на полета. В отговора на исковата молба се твърди, че закъснението се дължи на обстоятелства извън контрола на ответника. Сочи че настъпили извънредни обстоятелства, а именно получени слотове за контрол на въздушното движение наложени от Евроконтрол АТС. Именно наложените слотове довели до редица закъснения на полети. Ето защо намира, че доколкото обстоятелствата са извън неговия контрол той не носи отговорност за закъснението. Моли за отхвърляне на исковете.

Софийският районен съд, второ гражданско отделение, 168 състав, като обсъди представените по делото доказателства, поотделно и в тяхната съвкупност, при спазване изискванията на чл. 235 от ГПК, от фактическа и правна страна намира следното:

Предявени са искове по реда на чл. 626 ГПК с правно основание чл. 6, пар. 1, б. „а“ във връзка с чл. 7, пар. 1, б. „а“ от Регламент (ЕО) № 261/2004г. на Европейския парламент и на Съвета от 11.02.2004г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътници при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и чл. 86 от ЗЗД.

За да възникне право на обезщетение по чл. 7, параграф 1, б. "а" от Регламент (ЕО) 261/2004, в тежест на ищеца е да докаже съществуването на валидно правоотношение с ответника по договор за въздушен превоз, за който ищецът има потвърдена резервация, със закъснение повече от три часа, а ищецът се е явил на гишетото за регистрация не по-късно от 45 минути преди часа на излитане. Следва да установи че ответникът е въздушен превозвач от общността по смисъла на чл. 2 от Регламент 261/2004, че заминава от летище в държава-член, респективно пътува до държава-член, чл. 3 от Регламент 261/2004.

Регламент (ЕО) 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голяма закъснение на полети урежда правото на парично обезщетение на пътниците за претърпяната вреда от загуба на време поради неизпълнението на задължението на въздушния превозвач да осъществи въздушния превоз. Регламентът определя конкретен /твърд/ размер на дължимото парично обезщетение в зависимост от разстоянието на полета - 250 евро при полет с разстояние до 1500 км, какъвто е настоящият случай.

Не се спори между страните и съдът е обявил за безспорни с приетия по делото доклад по чл. 140 ГПК, че ответникът е въздушен превозвач от Общността по смисъла на чл. 2 от Регламент 261/2004, че ищецът е пътник, който заминава от летище, съответно заминава до летище в държава-член по смисъла на чл. 3 от Регламент 261/2004, че с ответника са били обвързани от валидно правоотношение по договор за въздушен превоз на пътници, че ищецът си е изпълнил задълженията по договора, като се е явил навреме за полета, заплатил е възнаграждението за същия, че превозът е осъществен със закъснение повече от три часа, тоест закъснението се приравнява на отмяна на полета, поради което и има право на обезщетение по чл. 7 от Регламент № 261/2004, че полетът е бил до 1 500км., поради което и размер на обезщетението е 250 евро.

Спорният между страните въпрос е свързан с наличието на извънредни обстоятелства, освобождаващи ответника от отговорност да плати обезщетение съгласно чл. 5, § 3 от Регламент /ЕО/ 261/2004, на която специална норма се позовава ответникът. Същият поддържа, че такива обстоятелства в случая са лошите метеорологични условия по маршрута на полета, които били засегнали слотовете за излитане и кацане на летището, предоставяни от Евроконтрол.

Според нормата на чл. 5, параграф 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 обаче 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, нормата на чл. 5, параграф 3 от Регламент /ЕО/ № 261/2004 следва да се тълкува стриктно. Следва да се посочи също така, 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, а в съображение 15 е посочено, че 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 необходими мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети. В Решение по дело C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann срещу Alitalia - Linee Aeree Italiane е прието, че всички обстоятелства, съпътстващи такива събития /изброените в Регламента/, не са непременно причина за освобождаване от задължението за обезщетяване, предвидено в чл. 5, § 1, б. „в“ от Регламента, както и съпътстващите такова събитие обстоятелства биха могли да се квалифицират като „извънредни“ по смисъла на чл. 5, § 3, само ако се отнасят до събитие, което по подобие на изброените в четиринадесето съображение 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 Решение на съда на ЕС по дело C-28/20, Airhelp, е прието, че с понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на чл. 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 се обозначават събитията, които поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол, като тези две условия са кумулативни и спазването им трябва да бъде предмет на преценка във всеки отделен случай.

В Решение на Съда на ЕС по дело № C-315/15, M.P. и J.R. срещу Travel S. a. s. е посочено, че тъй като не всички извънредни обстоятелства освобождават от отговорност, този, който иска да се позове на тях, трябва да установи, че във всеки случай те не биха могли да бъдат избегнати чрез съобразени със ситуацията мерки, т.е. чрез мерки, които в момента на настъпването на тези извънредни обстоятелства отговарят по-специално на технически и икономически условия, поносими за съответния въздушен превозвач; в този смисъл той трябва да установи, че дори като използва всички човешки или материални ресурси и финансови средства, с които разполага, явно не би могъл - освен с цената на непоносими жертви с оглед на капацитета на предприятието си към дадения момент - да избегне това извънредните обстоятелства, с които се сблъсква, да доведат до отмяната на полета или до закъснение при пристигането му от три или повече часа.

Следователно в тежест на въздушния превозвач - ответника по делото е да установи наличието на извънредни обстоятелства, станали причина за отмяната на полет № FR6308 от

София, България, до Рим, Италия, както и че във всеки случай те не биха могли да бъдат избегнати чрез съобразени със ситуацията мерки, т.е. чрез мерки, които в момента на настъпването на тези извънредни обстоятелства отговарят по-специално на технически и икономически условия, поносими за него - чл. 154, ал. 1 ГПК, като доказването трябва да е пълно и главно, доколкото се касае до правоизключващо отговорността обстоятелство.

За установяване на твърдените обстоятелства ответникът е представил писмени доказателства и е поискал допускане на съдебно техническа експертиза.

Съдът е отказал да допусне съдебно-техническа експертиза тъй като не се спори по делото, че такива действително са били наложени и че именно те са довели до забавяне на процесния полет - № FR6308 от София, България, до Рим, Италия.

При съобразяване на дефиницията на понятието „слот“ в Регламент (ЕО) 793/2004 на Европейския парламент и на Съвета за общите правила за разпределяне на слотове в летищата на общността - разрешението, дадено от координатора за използване на пълния обем от необходимата инфраструктура на летището за извършването на въздушна транспортна услуга в координирано летище на определена дата и в определено време с цел кацане или излитане, предоставени от координатора съгласно регламента, както и на обстоятелството, че на територията на Европа управлението на въздушния трафик се осъществява от организацията Евроконтрол, настоящият съдебен състав приема, че случай, при който опериращ въздушен превозвач е длъжен да забави или отмени полет при пренатоварено летище поради лоши метеорологични условия, включително ако тези условия водят до недостиг на капацитет - каквато в частност е установената по делото причина за отмяната на полет № FR6308 от София, България, до Рим, Италия, не може по своето естество или произход да представлява събитие, което е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач, а отделно от това е и извън неговия контрол, тъй като е възникнало следствие на фактори от природно естество и на действия на трети лица /които се намесват в дейността на въздушния превозвач и в летищната дейност/.

В Решение на съда на ЕС по дело C-74/19, е прието, че нито съображения 14 и 15, нито чл. 5, параграф 3 от Регламента ограничават признатата на опериращите въздушни оператори възможност да се позоват на „извънредно обстоятелство“ само до хипотезата, в която това обстоятелство засяга закъснелия или отменен полет, както и че те не изключват тази възможност в хипотезата, в която посоченото обстоятелство евентуално засяга предходен полет, опериран със същото въздухоплавателно средство /т. 51/. От друга страна, постигането на равновесие между интересите на пътниците, ползващи въздушен транспорт, и интересите на въздушните превозвачи, предполага да се вземе предвид начинът на използване на въздухоплавателните средства от въздушните превозвачи, и по-специално обстоятелството, изтъкнато от участващите в настоящото производство заинтересовани субекти, че поне при някои категории полети едно и също въздухоплавателно средство може да извърши няколко последователни полета в един и същи ден, което означава, че всяко извънредно обстоятелство, засягащо въздухоплавателно средство при предходен полет, се отразява на полета или полетите след него /т. 52/. 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 /т. 53/. Изтъкването на такова извънредно обстоятелство предполага обаче наличието на пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство, засегнало предходен полет, и закъснението или отмяната на следващия полет, която трябва да бъде преценена с оглед наличните факти и по-специално като се вземе предвид начина на използване на съответното въздухоплавателно средство от съответния опериращ въздушен превозвач /т. 54/.

В разглеждания случай съдът приема, не е налице основание за изключване на

отговорността на ответника.

При определяне на дължимата грижа на превозвача Регламент /ЕО/ № 261/2004 препраща и към Монреалската конвенция за уеднаквяване на някои правила на международния въздушен превоз /публикувана ДВ, бр. 67/2003 год., в сила за България от 09.01.2004 год./, която в чл. 19 изрично предвижда, че в тежест на превозвача е да докаже, че отмяната или закъснението на полета е било неизбежно, въпреки че същият е взел всички необходими мерки. Дължимата грижа на авиопревозвача се извлича от цялостната правна рамка на дейността на авиопревозвачите, включително от седмото съображение от преамбюла на Регламента, което установява възможност на превозвачите да извършват полети не само с притежавани от тях самолети.

В Решение на СЕС по дело C-294/10 е прието, че след като е длъжен да вземе всички необходими мерки за предотвратяване на последиците от извънредни обстоятелства, при планирането на полета въздушният превозвач трябва в разумна степен да съобрази риска от закъснение поради евентуалното настъпване на такива обстоятелства. Следователно той трябва да предвиди известен запас от време, който да му позволи при възможност да осъществи целия полет след отпадане на извънредните обстоятелства /не следва да се изисква запас от време с такава продължителност, че превозвачът да е принуден за направи непоносими жертви с оглед капацитета на предприятието му към дадения момент/.

В разглеждания случай, след като полет № FR6308 от София, България, до Рим, Италия, определен за изпълнение с въздухоплавателно средство, което е следвало да изпълни и процесния полет, е бил засегнат от назначени слотове, които са били предоставени достатъчно време преди изпълнението му в периода от 12.20 ч. до 16.02 ч. централно европейско време, а впоследствие е бил отменен, то следва да се приеме, че до предвидения час на излитане на полета на ищеца, респ. до момента, в който му е бил назначен ревизиран/подобрен слот, ответникът е имал достатъчно време да предприеме необходимите мерки, за да не се стигне до отмяната му като осигури друг самолет /с какъвто очевидно е и разполагал/ и/или друг екипаж. Същевременно ответникът нито се позовава, нито установява някаква пречка за това, т.е. че би се стигнало до непоносими жертви за него с оглед капацитета на предприятието му. А икономическата изгода на превозвача от ползването на едно и също въздухоплавателно средство за осъществяването на последователни полети не може да има превес над гарантираното високо равнище на защита на пътниците, съобразно съображения 1, 2 и 4 от Регламент № 261/2004.

Отделно от това следва да се посочи, че с оглед изискването за разумно премаршрутиране ответникът по принцип не би могъл да се ограничи само с предлагането на премаршрутиране на ищеца към неговия краен пункт на пристигане със следващия опериран от самия него полет, който пристига в крайния пункт на следващия ден спрямо първоначално предвиденото за пристигането му /в т. 3 от Решение на съда на ЕС по дело C-74/19, е прието, че чл. 5, параграф 3 във връзка със съображение 14 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че премаршрутирането на пътник - извършено от въздушен превозвач с друг опериран от самия него полет поради извънредно обстоятелство, засегнало превозачното пътника въздухоплавателно средство /вследствие на което този пътник е пристигнал на следващия ден спрямо първоначално предвиденото/, не представлява „разумна мярка“, освобождаваща този превозвач от задължението му за плащане на обезщетение, предвидено в чл. 5, параграф 1, буква „в“ и чл. 7, параграф 1 от този регламент, освен ако не е съществувала никаква друга възможност за премаршрутиране, директно или с връзка, с полет, опериран от самия него или от който и да е друг въздушен превозвач и с не толкова късно време на пристигане като следващия полет на съответния въздушен превозвач, или ако извършването на такова премаршрутиране представлява за последния жертва, непоносима с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент, което следва да се прецени от запитващата юрисдикция/. В същия смисъл е постановено и решение по в.гр.д. № 14108/2021г. по описа на СГС III б състав което касае идентичен случай.

При това положение предявеният иск се явява основателен и като такъв следва да бъде

уважен.

По отношение на разноските.

При този изход на производството право на разноски има ищцата, която е представила доказателства за сторени разноски в размер на 25 лева за производството пред СРС и 25 лева за производството по реда на чл. 624 ГПК.

По изложените съображения Софийският районен съд,

## **РЕШИ:**

**ОСЪЖДА** Р. Д. А. К., регистрирано в ирландския търговски регистър под номер ....., седалище и адрес на управление: ..... и гр. С ..... **ДА ЗАПЛАТИ** на В. Г., ЕГН ....., с адрес за призоваване гр. С..... на основание чл. чл. 7, параграф 1, б. "а" от Регламент (ЕО) 261/2004, сумата от 250 евро, представляваща обезщетение за закъснял полет № FR6308 от София, България, до Рим, Италия, ведно със законната лихва от 28.02.2023 г. до окончателното изплащане на сумата.

**ОСЪЖДА** Р. Д. А. К., регистрирано в ирландския търговски регистър под номер ....., седалище и адрес на управление: ..... и гр. С ..... **ДА ЗАПЛАТИ** на В. Г., ЕГН ....., с адрес за призоваване гр. С..... на основание чл. 78, ал.1 ГПК сумата от 25 лева разноски настоящото производство и 25 лева разноски в производството по реда на чл. 624 и сл. от ГПК, проведено пред Софийски градски съд.

Решението може да се обжалва с въззивна жалба в двуседмичен срок от връчването му на страните пред Софийски градски съд.

**Съдия при Софийски районен съд:** \_\_\_\_\_