

Анонимизиран текст

Превод

C-74/19 - 1

Дело C-74/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

31 януари 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa - Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (Португалия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

21 януари 2019 г.

Ищец:

LE

Ответник:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

[...]

Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa

Juízo Local Cível de Lisboa - Juiz 18

[...]

[...]

ЗАКЛЮЧЕНИЕ - [...]

I. Фактическа обстановка:

I.1. LE [...] подава настоящата искова молба [...] срещу TAP.SA, с искане да му бъде изплатено обезщетение в размер на 600,00 EUR, заедно с лихви от момента на връчване на исковата молба.

I.2. Ищецът основава претенцията с факта, че е закупил самолетен билет за полет, опериран от ответника по маршрут Форталеза (Бразилия)—Осло, с прехвърляне на летище Лисабон. Полетът пристига със закъснение в Лисабон, което не му позволява да се качи на полета за Осло същия ден (22.8.2017 г.), а е качен на полета от Лисабон за Осло на следващия ден, поради което пристига в крайната си дестинация с над 3 часа закъснение. При това положение [ответникът] е длъжен да заплати исканото обезщетение на основание член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕО) № 261/2004, който установява минималните обезщетения в такива ситуации (в случая 600,00 EUR, тъй като става въпрос за полет извън територията на Общността на разстояние над 3500 км).

I.3. След връчване на исковата молба ответникът представя отговор, в който изтъква в своя защита, че закъснението при пристигане на крайната дестинация се дължи на външна за него причина. Той твърди, че полет TP36 от Форталеза за Лисабон е бил изпълнен със същата машина, изпълняваща предишния полет Лисабон—Форталеза (TP35 от 21.8.2017 г.) и в този полет се е намирал конфликтен пътник [ориг.1] и това принудило самолета да се отклони към Лас Палмас за слизване на посочения конфликтен пътник. Това била причината за закъснението при качване на полета [на ищеца] от Форталеза за Лисабон, тъй като е била използвана същата машина. Ответникът посочва, че въпреки всички усилия закъснението е било поради извънредни обстоятелства, за които не отговаря, поради което претендираното обезщетение не е дължимо на основание съображение 14 от Регламент (ЕО) № 261/2004 от 11 февруари 2004 г.

I.4. Ищецът представя реплика, в която оспорва изтъкнатите от ответника факти в отговора на исковата молба с твърдението, че тези факти не оправдават закъснението при пристигането в Осло, крайната му дестинация, както и че ответникът не е доказал, че това закъснение от почти 24 часа не е можело да бъде избегнато, ако са били взети всички разумни мерки.

[...]

*

II. От фактическа страна е прието за установено следното:

1. С резервация MWNBIX ищецът закупува билет за полетите, оперирани от ответника с номера TP36 и TP764, които е следвало да бъдат изпълнени на 21 август 2017 г. със заминаване от летище Форталеза (FOR) в 23:05 ч. и очаквано пристигане на летище Осло (OSL) 18:10 ч (местно време) на следващия ден, 22 август 2017 г., с прехвърляне през летище Лисабон (LIS).

2. Ищецът извършва регистрацията си за посочения полет TP36 и се качва на въпросния полет. **[ориг.2]**
3. Посоченият по-горе полет TP36, изпълнен на 22 август 2017 г., който е трябвало да пристигне в Лисабон в 10:15 ч., пристига в местоназначението си — летище Лисабон (LIS) едва в 13:33 ч. Това възпрепятства ищеца да се качи на полет TP764 за Осло.
4. Така ищецът е трябвало да се качи на полет TP764 до крайната си дестинация, летище Осло (OSL) в 13:10 ч. на 23 август 2017 г. и поради това пристига с близо 24 часа закъснение спрямо предварително планирания час.
5. Полет TP 36, свързващ Форталеза с Лисабон, е бил изпълнен със същата машина, свързваща Лисабон с Форталеза.
6. Съответно полет TP35, свързващ Лисабон с Форталеза на 21 август 2017 г., излетял от Лисабон в 16:11 ч., е бил отклонен към Лас Палмас в 17:25 ч., за да свали конфликтен пътник, ухапал друг пътник и нападнал други пътници, както и членове на екипажа, опитващи се да го успокоят, след което командирът от съображения за безопасност решава да отклони самолета към летище Лас Палмас, за да бъде свален конфликтният пътник и багажът му, а това в крайна сметка води до закъснение от 4:18 ч. при пристигането във Форталеза.
7. Описаното в точка 6 обстоятелство е причината за закъснението при качване на пътниците на полета на ищеца (TP36) от Форталеза за Лисабон, тъй като машината е била същата.
8. Като се има предвид времето на отклонение от маршрута към Лас Палмас, ответникът прави извод, че дори да беше изпратил нова машина от Лисабон за Форталеза за изпълнение на обратния полет TP36, тази машина също не би пристигнала своевременно за качването на пътниците в посочения час във Форталеза с оглед на необходимата подготовка **[ориг. 3]** преди отлитане от Лисабон както по отношение на въздухоплавателното средство, така и за формиране на съответния екипаж за тези допълнителни полети.
9. Поради закъснението за прехвърлянето в Лисабон, [ищецът] не успява да се качи на полет TP764 за Осло и е принуден да вземе полета на следващия ден, тъй като ТАР има само един полет на ден за Осло.

*

III. [...]

*

IV. Релевантни за разглеждания въпрос са разпоредбите на Регламент (ЕО) № 261/2004.

IV.1. Ищецът се позовава на практиката на Съда на Европейския съюз, според която случаите на закъснение на полет с повече от три часа трябва да се разглеждат като отмяна, даваща право на обезщетение, освен ако закъснението се дължи на форсмажорни обстоятелства извън ефективния контрол на засегнатия въздушен превозвач и които не могат да бъдат избегнати, дори ако са били взети всички мерки. Поради това технически проблем на въздухоплавателно средство не попада след тези обстоятелства, освен ако се докаже саботаж — вж. решение на СЕС от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon срещу Condor Flugdienst GmbH* [ориг.4] (C-402/07 и C-432/07). Той се позовава и на член 5, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г., съгласно който всеки пътник има право на обезщетение от ответника съгласно член 7 от същия регламент. Тъй като става въпрос за полет извън територията на Общността над 3500 км, съгласно член 7, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕО) № 261/2004 пътникът има право на обезщетение в размер на 600,00 EUR, поради което ищецът прави извод, че ответникът дължи посочената сума.

IV.2. От своя страна [ответникът] се позовава на съображение 14 от посочения регламент, тъй като приема, че възникналото обстоятелство е извънредно и го освобождава от плащането на каквото и да било обезщетение.

IV.3. За целта Регламент (ЕО) № 261/2004 установява общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети. Член 6 от посочения регламент предвижда случаите на значително закъснение, които подлежат на правна защита, сред които закъснение от повече от три часа, като преценката на закъснение се прави, когато пристигането на местоназначение е станало три или повече часа след предварително предвиденото от въздушния превозвач време за пристигане. Член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 предвижда за пътниците от засегнатите полети право на минимално обезщетение, като общностната съдебна практика постановява, че тази разпоредба се прилага не само за случаите на отказан достъп на борда и отмяна, но и за значително закъснение на полет. В този член е установено също така и право на обезщетение за пътниците, претърпели инциденти по време на полетите им [ориг.5].

IV.4. В съображение 14 от посочения регламент обаче се посочва следното:

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.

IV.5. Що се отнася до националното законодателство, доколкото се намираме в сферата на договорната отговорност (тъй като между страните е сключен договор за въздушен превоз), е релевантен член 798 от Código Civil (Граждански кодекс), който предвижда, че когато длъжникът не е изпълнил задължението си виновно, той отговаря за причинената на кредитора вреда. Член 799, параграф 1 от Гражданския кодекс, който предвижда, че длъжникът е длъжен да докаже, че недостатъците в изпълнението или неизпълнението на задължението не се дължат на негова вина. Тези общи национални разпоредби са съвместими с разпоредбите на посочения по-горе регламент на Общността, приложим в настоящия случай, които разпоредби са специални, доколкото и от двете разпоредби следва, че въздушният превозвач, за който е установена презумпция за вина, е длъжен да докаже, че закъснението не се дължи на негова вина, а произтича от външни за волята му обстоятелства, че е положил дължимата грижа и не отговаря за закъснението, дори поради небрежност. Също така следва да се отбележи, че в практиката на португалските върховни съдилища, се взема предвид само едно решение, относимо към настоящото дело — решение на Tribunal [ориг.6] da Relação de Lisboa [Апелативен съд, Лисабон, Португалия] от 23 ноември 2017 г. [...], което подробно анализира приложимия правен режим към този вид закъснения на полети, като обаче се отнася конкретно до закъснение за поддръжка на машината по решение на въздушния превозвач, причина, която вече е била разглеждана в съдебната практика на Общността, която цитира въпросното решение.

*

V. Преюдициалното запитване:

V.1. След определяне на установеното от фактическа страна, както е изложено по-горе, становищата на страните и посоченото по-горе законодателство на Общността, пред запитващата юрисдикция се поставя преюдициален въпрос, необходим за разрешаването на настоящия спор във връзка с тълкуването на съображение 14 и на членове 5 и 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 — вж. член 267 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

V.2. В действителност описаната по-горе фактическа обстановка е нова и не намира отговор в прегледаната практика на Съда на ЕС.

V.3. Освен това решението, което ще бъде постановено в настоящото производство, не подлежи на обжалване съгласно португалското процесуално право.[...] [ориг.7]

V.4. При тези обстоятелства настоящата юрисдикция отправя преюдициално запитване за тълкуване на посочените по-горе разпоредби от правото на ЕС, приложими по разглеждания спор, със следните преюдициални въпроси:

- 1) Попада ли в понятието „извънредни обстоятелства“, посочено в съображение 14 от Регламент (ЕО) № 261/2004, обстоятелство, при което по време на полет пътник ухапва други пътници и напада членове на екипажа, опитващи се да го успокоят, по начин, който според командира на полета обосновава отклонение към най-близкото летище, за да бъдат свалени този пътник и съответният му багаж, като това води до закъснение на въпросния полет на дестинацията му?
- 2) Достатъчно ли е „извънредно обстоятелство“, възникнало по време на непосредствено предхождащия пристигащ полет, изпълнен със същото въздухоплавателно средство, за да освободи от отговорност въздушния превозвач по отношение на закъснението при излитане на въздухоплавателното средство при обратния полет, на който се качва подалият оплакването пътник, ищец в настоящото производство?
- 3) Съответстват ли преценката и заключението на ответника, че изпращането на друго въздухоплавателно средство не би избегнало вече натрупаното закъснение и пренасочването на пътуващия с прехвърляне пътник, ищец в настоящото производство, към полет на следващия ден, тъй като въздушният превозвач и ответник в настоящото производство изпълнява само един полет дневно до крайната дестинация на пътника, на поведение от страна на въздушния превозвач и ответник в настоящото производство, при което са взети всички разумни мерки по смисъла на разпоредбата на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 и въпреки това закъснението не е могло да бъде избегнато? [ориг.8]

*

[...]

*

[...]

*

Лисабон, 21 януари 2019 г. [ориг.9]