

Анонимизиран текст

Превод

C-826/19 - 1

Дело C-826/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

13 ноември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Landesgericht Korneuburg (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

29 октомври 2019 г.

Ищец в първоинстанционното производство и жалбоподател във въззивното производство:

WZ

Ответник в първоинстанционното и във въззивното производство:

Austrian Airlines AG

РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ

[...]

Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия)

Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия), като въззивна инстанция [...], по дело със страни **WZ** [...], жалбоподател, срещу **Austrian Airlines AG** [...], ответник, за сумата от 250 EUR, заедно с лихвите и съдебните разноски [...], по жалбата на жалбоподателя срещу решение на Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия) от 24 юни 2019 г. [...], постанови следното

определение

I.) На основание член 267ДФЕС отправя до Съда на Европейския съд следните преюдициални въпроси:

1.) Трябва ли член 8, 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 (наричан по-нататък „Регламент № 261/2004“) да се тълкува в смисъл, че следва да се приложи към две летища, разположени и двете **[ориг. 2]** в непосредствена близост до центъра на града, но само едно на територията на града, а другото в съседната провинция?

2.) Трябва ли член 5, параграф 1, буква в), член 7, параграф 1 и член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 да се тълкуват в смисъл, че в случай на кацане на алтернативно летище в същия град, в същата агломерация или в същия регион е налице право на обезщетение поради отмяна на полета?

3.) Трябва ли член 6, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 да се тълкуват в смисъл, че в случай на кацане на алтернативно летище в същия град, в същата агломерация или в същия регион е налице право на обезщетение поради голямо закъснение?

4.) Трябва ли член 5, член 7 и член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 да се тълкуват в смисъл, че за да се определи дали даден пътник е претърпял загуба на време — от три или повече часа — по смисъла на решение на Съда от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716), закъснението следва да бъде изчислено така, че от значение да е моментът на кацането на алтернативното летище, или от значение е моментът, в който пътникът е превозен до летището, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласувано с пътника?

5.) Трябва ли член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че въздушният превозвач, който изпълнява полети в рамките на система на ротация, може да се позове на събитие, *in concreto* намаляване на честотата на заходите за кацане в резултат на буря, настъпило при третия полет, предхождащ съответния полет?

6.) Трябва ли член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че в случай на кацане на **[ориг. 3]** алтернативно летище въздушният превозвач по собствена инициатива трябва да предложи превоз до друго място или пътникът трябва да поиска превоза?

7.) Трябва ли член 7, параграф 1, член 8, параграф 3 и член 9, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 да се тълкуват в смисъл, че пътникът има право на обезщетение поради нарушението на задълженията за помощ и грижа, уредени в членове 8 и 9?

II.) Спира производството по делото до получаване на решението на Съда на Европейския съюз по преюдициалното запитване.

Мотиви:

Следните факти са безспорни, респ. доказани [...]:

Ищецът разполага с потвърдена резервация за изпълнените от ответника полети OS 940 от Клагенфурт (KLU), 21 май 2018 г., 18,35 ч., за Виена (VIE), 21 май 2018 г., 19,20 ч., и OS 239 от Виена (VIE), 21 май 2018 г., 21,00 ч., за Берлин Тегел (TXL), 21 май 2018 г., 22,20 ч. Ответникът пренасочва полет OS 239 от Берлин Тегел към Берлин Шьонефелд (SXF) и фактическото разписание на полетите е следното: от Виена (VIE), 21 май 2018 г., 22,07 ч. за Берлин Шьонефелд (SXF), 21 май 2018 г., 23,18 ч. Разстоянието от Виена до Берлин Тегел, респ. до Берлин Шьонефелд, е по-малко от 1 500 километра, разстоянието от Клагенфурт не е изяснено. Причина за пренасочването на полета от Берлин Тегел до Берлин Шьонефелд е, че полетът щял да наруши забраната за нощни полети на Берлин Тегел с три минути. Причина за закъснението при излитането е обстоятелството, че **[ориг. 4]** третият полет, предхождащ спорния полет, е трябвало да започне в 14,40 ч. в Берлин Тегел и да кацне в 15,45 ч. във Виена, но поради бури във Виена Евроконтрол дава слот на ответника едва за 15,53 ч. Останалите полети, от Виена до Клагенфурт и от Клагенфурт до Виена, до голяма степен са изпълнени по план, но въпреки това не е възможно да се навакса закъснението. Ответникът не предлага на ищеца заместващ транспорт от летище Берлин Шьонефелд до летище Берлин Тегел. За да стигне от летище Берлин Шьонефелд до жилището си ищецът се нуждае от 41 минути, а от летище Берлин Тегел — от 15 минути.

Ищецът иска от ответника да плати 250 EUR като обезщетение съгласно член 5 във връзка с член 7 от Регламент № 261/2004. От една страна, той се позовава на закъснението при пристигането на полета, а от друга страна на обстоятелството, че не му е бил предложен транспорт от летище Берлин Шьонефелд до летище Берлин Тегел. Член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 не бил приложим, тъй като летище Берлин Шьонефелд не се намирало в Берлин.

Ответникът оспорва иска, претендира отхвърлянето му и изтъква, че ищецът е стигнал до крайния пункт на пристигане Берлин с 58 минути закъснение, че летище Берлин Шьонефелд се намира само на 24 km от адреса на ищеца и че летище Берлин Тегел се намира на почти 8 km от адреса на ищеца. И в двата случая било необходимо да се използва транспортно средство, за да се стигне до жилището на ищеца. Освен това ответникът се позовава на факта, че са налице извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 — имало е сериозни метеорологични проблеми, които са довели до закъснението.

Bezirksgericht Schwechat отхвърля иска на ищеца и изтъква, че промяната на летището от Берлин Тегел на Берлин Шьонефелд не следва да се разглежда като **[ориг. 5]** съществена промяна на маршрута, така че не може да се приеме, че е налице отмяна на полета. Закъснението не било три часа или повече. Не било налице право съгласно член 8, параграф 3 от Регламент №

261/2004, тъй като пътникът не бил доказал разходите, които са възникнали за него при трансфера.

Ищецът обжалва това решение на основание неправилна правна преценка и иска обжалваното решение да бъде изменено, така че искът да бъде уважен.

В отговора на жалбата ответникът моли жалбата да не бъде уважавана.

Landesgericht Korneuburg, като въззивна инстанция, е сезиран да се произнесе като втора и последна инстанция по исканията на ищеца.

Съгласно практиката на Съда на Европейския съюз (решение от 9 юли 2009 г, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, т. 47 и от 7 март 2018 г., съединени дела flightright и др., C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 48) от факта, че нито първото място на излитане, нито последното място на пристигане от пътуването на ищеца е в границите на съдебния район на Bezirksgericht Schwechat следва, че не е налице компетентност по мястото на изпълнение съгласно член 7, точка 1 от Регламент (ЕС) № 1215/2012; това обстоятелство обаче вече не може да се ползва, тъй като ответникът се е явил пред съда по смисъла на член 26, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1215/2012.

Решението зависи от тълкуването на разпоредбите на Регламент № 261/2004, чието съдържание не е толкова ясно, че да може да се приеме наличието на *acte clair*. По същество става въпрос за тълкуването на член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004, а именно дали тази разпоредба е приложима в конкретния случай, дали обстоятелствата следва да се считат за отмяна, закъснение или за специфичен случай, дали е възможно или не позоваването на извънредни обстоятелства и дали е **[ориг. 6]** налице право на обезщетение поради нарушение на задълженията за помощ и грижа.

По конкретните въпроси:

По първия въпрос:

Както летище Берлин Тегел, предвидено съгласно първоначалния график на полетите, така и летище Берлин Шьонефелд, използвано след промяната на графика на полетите, са считани за берлински летища, но само Берлин Тегел е разположен в град Берлин. Според установеното от първоинстанционния съд за да се стигне от летище Берлин Шьонефелд до жилището на ищеца, са необходими 41 минути, а от летище Берлин Тегел — 15 минути. Страните по спора преценяват различно въпроса дали двете летища са разположени в един регион. Въззивната инстанция временно приема, че член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 е приложим, тъй като става въпрос за няколко летища в един регион, независимо от обстоятелството, че са разположени в различни федерални провинции. В подкрепа на този довод въззивната инстанция твърди, че международните летища на големите градове

обикновено се изграждат в покрайнините на града или извън него, а не в центъра на града.

По втория и третия въпрос:

Ищецът има право на обезщетение когато е налице някое от нарушенията, посочени в регламента. Не е необходимо да се разглежда отказаният достъп на борда, по-скоро се разглежда възможността пренасочването на полета до алтернативно летище в същия регион да се счита или за отмяна на полета, или за закъснение на полета. Съображенията на Съда в решение от 13 октомври 2011 г., Sousa Rodriguez и др., (С-83/10, EU:C:2011:652, т. 30), съгласно които отказът от плана за първоначалния полет следва да се счита за отмяна, подкрепят разглеждането на случая като отмяна. Bezirksgericht [ориг. 7] Schwechat обаче счита, че случаят може да се оцени като закъснение при пристигането, тъй като крайният пункт на пристигане, а именно град Берлин, е достигнат, макар и със закъснение. Накрая, съществува възможност член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 да урежда специфичен случай на нарушение, който да не се тълкува нито като отмяна, нито като закъснение при пристигането. Въззивната инстанция стига до този извод въз основа на съображението, че в противен случай разпоредбата няма да бъде приложима. Правото на превоз до първоначалното летище или до друг краен пункт на пристигане би могло да се основава и на член 8, параграф 1 или член 9, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004. Ако се цели приложимост на член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004, се налага изводът, че разпоредбата признава на пътника единствено правото на превоз до първоначалното летище или до друго място, но не и предвидените в случай на отмяна или закъснение права, по-специално обезщетението, което не е предявено в конкретния случай. Проверката за наличието на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 би отпаднала.

По четвъртия въпрос:

Ако Съдът стигне до извода, че става въпрос за закъснение, се поставя проблемът относно пресмятането на закъснението. С оглед на обстоятелството, че член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 изрично поставя акцент върху първоначалното летище или друг съгласуван краен пункт на пристигане изглежда оправдано решаващо значение за пресмятането на края на закъснението да има не кацането на алтернативно летище, а моментът, в който пътникът достигне до първоначалното летище или до друг съгласуван краен пункт на пристигане. Действително Bezirksgericht Schwechat приема, че закъснението при пристигането в никакъв случай не достига три часа. При това той пренебрегва факта, че първото място на излитане [ориг. 8] на ищеца е Клагенфурт и пътуването започва в Клагенфурт (KLU) на 21 май 2019 г., 18.35 ч. (решение на Съда от 26 февруари 2013 г., Folkerts, С-11/11, EU:C:2013:106, т. 47)

По петия въпрос:

В случай че Съдът стигне до заключение, че е налице право на обезщетение поради отмяна или голямо закъснение при пристигането, следва да се вземе предвид твърдението на ответника, че отмяната/закъснението се дължи на извънредни обстоятелства. В общи линии според въззивната инстанция практиката на Съда все още не внася яснота по въпроса дали събитията, настъпили при третия предхождащ полет в рамките на системата на ротация, дават право на въздушния превозвач да обоснове отмяна или голямо закъснение на такова събитие, дори ако е настъпило в същия ден (вж. съображение 15 от Регламент № 261/2004). Несъмнено разглежданото ограничаване на слота е причина за провала на плана на ответника, който цели изпълнение на полета до Берлин Тегел преди забраната за нощни полети. С цел да се гарантира високо равнище на защита на пътниците следва обаче да се провери дали не трябва да се извърши ограничаване до по-близка времева връзка (независимо от съображение 15 от Регламент № 261/2004) или до брой на ротациите в рамките на системата на ротация.

По шестия въпрос:

Ответникът не осигурява предвидения съгласно член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 превоз. Въззивната инстанция счита, че не е от значение обстоятелството, че ищецът и без това се е нуждаел от последващ превоз до жилището си. Възможно е той да е паркирал превозното си средство на първоначалното летище или да е организиран връщането си у дома по друг начин, така че независимо от краткото разстояние от летище Берлин Шьонефелд до жилището му той да продължава [ориг. 9] да има интерес от последващ превоз до летище Берлин Тегел. Германската правна литература приема, че трябва да бъде предложена грижа като храна и напитки, настаняване в хотел, но и превоз между летището и мястото за настаняване, което се тълкува в смисъл, че въздушният превозвач по собствена инициатива трябва да предостави тези услуги, а не едва когато пътниците ги поискат [...]. Член 8 от Регламент № 261/2004 по принцип се счита за помощ и се различава от грижата съгласно член 9 от Регламент № 261/2004. Поради близостта на услугата по превоз съгласно член 9, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 с правото на превоз съгласно член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 въззивната инстанция временно приема, че въздушният превозвач трябва да предложи тази услуга на пътника, дори без направено от него искане (вж. също заключение на генералния адвокат Sharpston от 28 юни 2011 г., Sousa Rodríguez и др., C-83/10, EU:C:2011:427, т. 62)

По седмия въпрос:

Ако се приеме, че ответникът не е изпълнил задължението за превоз до първоначалното летище или до друг краен пункт на пристигане, той е нарушил задължението си съгласно членове 8 и 9 от Регламент № 261/2004.

Националните съдилища приемат, че нарушението на задължението за предоставяне на помощ и грижа прави въздушния превозвач отговорен (единствено) за обезщетение за вредите (напр. Amtsgericht Königs Wusterhausen (Районен съд Кьонигс Вустерхаузен, Германия), 2 февруари 2017 г., 4 С 1350/16 [...]). От твърденията на Съда на Европейския съюз в решение от 13 октомври 2011 г., Sousa Rodriguez и др. (С-83/10, EU:С:2011:652, т. 44) въззивната инстанция все пак заключава, че в резултат на нарушението на задължението за предоставяне на помощ и грижа **[ориг. 10]** пътниците имат право (и) на обезщетение (Landesgericht Korneuburg 7 септември 2017 г., 21 R 246/17z [...]). Поради обстоятелството, че националните съдилища имат различни възгледи по този въпрос, следва да се направи пояснение от страна на Съда на Европейския съюз.

[...] [спиране на производството]

Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия)[...]

Корнойбург, 29 октомври 2019 г.

[...]

[...] [подпис]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ