

## Дело C-336/21

## Преюдициално запитване

## Дата на постъпване:

27 май 2021 г.

## Запитваща юрисдикция:

Landesgericht Korneuburg (Австрия)

## Дата на акта за преюдициално запитване:

4 май 2021 г.

## Жалбоподател във въззивното производство:

L

## Ответници във въззивното производство:

F

BW

SW

[...]

**Landesgericht Korneuburg**

[...]

Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) като въззивна инстанция [...] по съединени дела на ищите в първоинстанционното производство [1] (21 С 51/20р) F\*\*\*\*\* GmbH, [2] (21 С 71/20d) В\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\*, [3] (21 С 72/20а) S\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\*[...] [...] срещу ответника L\*\*\*\*\* GmbH,[...] [...] по повод жалбата на ответника в първоинстанционното производство срещу решението на Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат) от 29 април 2020 г., 21 С 51/20р-11, [...] постанови следното

## Определение

[I] На основание на **член 267 ДФЕС** отправя до Съда на Европейския съюз следните **преюдициални въпроси**:

[1] Следва ли 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 [ориг. 2] 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 въздушният превозвач не е длъжен да обезщети пътниците на основание член 7 от Регламент № 261/2004, когато е достигнал крайната дестинация на пътниците със закъснение от 7 часа и 41 минути, тъй като самолетът е бил повреден при по-предходния полет от мълния; дошлият след кацането техник от предприятието за поддръжка, ангажирано от въздушния превозвач, е констатирал само незначителни повреди („*some minor findings*“), които не засягат летателната годност на самолета; предходният полет е бил изпълнен; при все това, по време на предполетна проверка (*Pre-Flight-Checks*) преди извършването на предходния полет се е оказало, че на първо време самолетът не може да продължи да се използва; вследствие на това, вместо първоначално предвидения и повреден самолет, въздушният превозвач използва заместващ самолет, който извършва полета със закъснение при излитането от 7 часа и 40 минути?

[2] Следва ли член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че разумните мерки, които трябва да бъдат взети от въздушния превозвач, включват на пътниците да бъде предложена промяна на резервацията за друг полет, с който биха достигнали крайната си дестинация с по-малко закъснение, въпреки че вместо с вече неизползваемия самолет въздушният превозвач изпълнява полета със заместващ самолет, с който пътниците са достигнали крайната си дестинация с по-голямо закъснение?

[III] [...] [Спиране на производството] [ориг. 3]

#### Мотиви:

Р\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\*, вторият и третият ищец в първоинстанционното производство разполагат съответно с потвърдена резервация за извършвания от ответника полет OE 100 с излитане от Виена (VIE; Австрия) на 21 октомври 2019 г. в 11:30 часа и кацане в Палма де Майорка (PMI; Испания) на 21 октомври 2019 г. в 13:55 часа.

Ответникът в първоинстанционното производство извършва полета със закъснение, като действителното време на излитане е 19:10 часа, а действителното време на пристигане — 21:36 часа. Измерено по метода на дъгата на големия кръг, разстоянието е по-малко от 1500 km. Р\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\* прехвърля правата си във връзка с този инцидент срещу ответника в първоинстанционното производство на първия жалбоподател, който приема прехвърлянето.

Според твърденията на ответника в първоинстанционното производство самолетът, първоначално предвиден за този полет, е бил използван на 21 октомври 2019 г. за следните полети:

[1] ОЕ 1318 с излитане от Виена (VIE) в 07:30 часа и кацане в Бергамо (BGY) в 09:00 часа. Полетът е изпълнен по разписание.

[2] ОЕ 1319 с излитане от Бергамо (BGY) в 09:25 часа и кацане във Виена (VIE) в 10:55 часа. Полетът е изпълнен със закъснение при излитането от 2 часа и 15 минути и закъснение при кацането от 2 часа и 40 минути.

Самолетът е трябвало да бъде използван и за следните полети:

[3] ОЕ 100 с излитане от Виена (VIE) в 11:30 часа и кацане в Палма де Майорка (PMI) в 13:55 часа — разглеждания полет. Полетът е бил изпълнен със заместващ самолет със закъснение при излитането от 7 часа и 40 минути и закъснение при кацането от 7 часа и 41 минути.

[4] ОЕ 105, полет, разглеждан в производство 22 R 258/20а на тази юрисдикция, респ. дело С-672/20 на Съда на Европейския съюз. **[ориг. 4]** Полетът е бил изпълнен със същия заместващ самолет със закъснение при излитането от 8 часа и 26 минути и със закъснение при кацането от 8 часа и 19 минути.

С отделно предявени искове всеки от ищите претендира от ответника заплащането на сумата от 250,00 EUR [...], като ищите твърдят, че не са били налице извънредни обстоятелства. Те оспорват твърдението, че причина за закъснението е ударът от мълния. Не можело да се взема предвид обстоятелство, което се е случило още преди предходния полет. Ответникът не бил взел и всички разумни мерки, които се изискват от него, за да избегне закъснението на полета. Той трябвало да организира заместващ самолет с готов да застъпи екипаж и да го предостави на пътниците навреме. Ответникът следва да посочи причините, поради които промяната на резервацията на пътниците не е било възможно.

**Ответникът** не оспорва момента, в който започва натрупването на лихва, но оспорва основанията и размера на иска, настоява за отхвърлянето му и поддържа, че при предишната ротация самолетът е бил повреден от мълния. В рамките на предполетната проверка (Pre-Flight-Check) за разглеждания полет било констатирано, че по отношение на щетите, респ. временните ремонти при предходния полет положението явно се било влошило, като пилотът разпоредил ремонт и нова инспекция. Последващата проверка започнала в 15:05 часа. Не било възможно да се предвиди колко дълго ще продължат дейностите по инспекцията. В 15:07 часа бил задействан заместващ самолет, който пристигнал във Виена в 18:15 часа. С този самолет полетът могъл да се извърши със закъснение. **[ориг. 5]**

С **обжалваното съдебно решение** първоинстанционният съд уважава иска. Bezirksgericht Schwechat не прави изводи за причините за закъснението. Очевидно този съд приема, че удар от мълния представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 и разглежда някои от разумните мерки, които ответникът е можел да вземе. Въз основа на изложените факти (обобщени до най-същественото) той е заключил, че ответникът не е представил достатъчно данни относно разумните мерки за избягване на закъснението. Евентуална разумна мярка би била промяната на резервацията на пътниците за друг полет от Виена до Палма де Майорка или използването на заместващ самолет от собствения му флот или посредством субчартиране, за да бъде осъществен полетът навреме или най-малкото със закъснение под три часа. Този съд се позовава на обстоятелството, че още след удара от мълния към 09:00 часа ответникът е трябвало да предвиди, че следващите ротации могат да бъдат изпълнени със значително закъснение дори и проверката в крайна сметка да не открие сериозна повреда.

[...] [Искания] [ориг. 6]

Landesgericht Korneuburg е сезиран като **въззивен съд** да се произнесе като втора и последна инстанция по исканията на ищците.

Ротацията на ответника от 21 октомври 2019 г. е предмет на няколко висящи пред въззивния съд производства, заведени от множество пътници срещу същия ответник, включително производство № 22 R 258/20a. В рамките на това производство въззивният съд решава да спре производството и да постави на Съда на Европейския съюз — наред с въпрос, свързан с приложното поле на Регламент (ЕО) № 261/2004, който не е релевантен в случая — преюдициалните въпроси, посочени в диспозитива на решението. Междувременно това производство е прекратено поради оттегляне на въззивната жалба. Висящото пред Съда преюдициално запитване по дело C-672/20 е оттеглено на 28 април 2021 г. Поради това въпросите са (почти) идентични с въпроси 2 и 3 от оттегленото преюдициално запитване.

#### **По преюдициалните въпроси:**

##### По въпрос [1]:

Ответникът се позовава на наличието на извънредни обстоятелства като причина за (голямото) закъснение по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 и посочва, че по-предходният полет е засегнат от удар от мълния. Това довело до необходимост от инспекция и след изпълнението на предходния полет до необходимостта от ремонтване на първоначално предвидения самолет. Това обстоятелство е изрично оспорено от ищците в първоинстанционното производство, но първоинстанционният съд не е направил никакви констатации в това отношение.

За решаването на конкретния казус въззивният съд — въпреки неустановената по този пункт фактическа обстановка — трябва задължително да изясни дали принципно е възможно удар от мълния да представлява извънредно обстоятелство **[ориг. 7]**, тъй като само тогава при отрицателен отговор ще е в състояние веднага да потвърди обжалваното решение и да отхвърли жалбата, без да е необходимо да изисква от първоинстанционния съд да направи други констатации.

Запитващата юрисдикция винаги е изхождала от хипотезата, че ударът от мълния представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 (Landesgericht Korneuburg 24 октомври 2019 г., 21 R 222/19у, последно 21 юли 2020 г., 22 R 209/20i). Въпросът обаче е решен от други австрийски съдилища в обратния смисъл (напр. Bezirksgericht für Handelssachen Wien 31 март 2017 г., 11 C 227/16m = RRa 2018, 289).

Воззивният съд обмисля (все още) дали да се отклони от постоянната си практика, като има предвид следните съображения: за превоза на пътници в гражданската авиация винаги се е използвала аеродинамичната сила; накратко, тя се поражда от обтичащия крилото въздушен поток. Оттук би могло да се заключи, че състоянието на атмосферата е част от нормалната въздухоплавателна дейност. Поради това явленията на нестабилност в атмосферата — а следователно и мълниите — биха могли да са присъщи на дейността на въздушния превозвач; свързаната с тези явления повреда на самолета поради своето естество или произход би трябвало да е присъща на дейността на въздушния превозвач и по това да се различава от сблъсъка с птица (вж. решение от 4 май 2017 г. Pešková и Peska, C-315/15, EU:C:2017:342, т. 24).

Предвид факта, че е възможно да са необходими доказателства от областта на естествените науки, които след отмяна на обжалваното съдебно решение въззивният съд би следвало да разпорежи на първоинстанционния съд да издири, Съдът на Европейския съюз **[ориг. 8]** трябва да изясни дали ударът от мълния по принцип може да доведе до извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004.

#### По въпрос 2:

В жалбата си ответникът възражава срещу правното становище на първоинстанционния съд, че не е представил обяснения за евентуалното прехвърляне на ищца на друг полет. Обратно на тезата на първоинстанционния съд, въззивникът изтъква, че е привел достатъчно доводи за взета разумна мярка: за да намали до минимум закъснението на полет OE 100, той заменил първоначалния самолет и предоставил заместващ самолет от собствената си флота. Следователно той бил изпълнил полета, макар и със закъснение. При закъснение промяната на резервацията за друг полет нямало как да представлява икономически приемлива мярка като

логически последици, тъй като това щяло да наложи закъснелият полет да бъде изпълнен като празен полет, след като всички пътници, които е трябвало да бъдат превозени с него, преди това са били прехвърлени на друг полет.

Ищците, подобно на първоинстанционния съд преди това, противопоставя на тази гледна точка правното становище на Съда в решение от 11 юни 2020 г. по дело C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, съгласно което въздушният превозвач трябва да използва всички средства, с които разполага, за да осигури на пътниците разумно премаршрутиране при задоволителни условия и при първа възможност както при отменени, така и при закъснели полети; едно от тях е да потърси други полети, директни или с прикачване, евентуално оперирани от други въздушни превозвачи от същия или друг въздушен алианс и с не толкова късно време на пристигане като това на следващия полет на съответния въздушен превозвач (решение *Transportes Aéreos Portugueses*, т. 59). [...] [Национално производство]

Въззивникът отново не се спира по-подробно на решение *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460) и явно поддържа становището, че с предоставянето на заместващ самолет е взел всички разумни мерки при закъснение на полет.

Настоящата фактическа обстановка съществено се различава от тази, която е представена на Съда на ЕС по дело C-74/19. В последното дело става въпрос за пътник, който поради закъснение изпуска свързващия си полет и в резултат на това достига до крайната си дестинация с голямо закъснение; поради тази причина във всички случаи е било необходимо резервацията за изпуснатия свързващ полет да бъде променена за заместващ транспорт. Съдът на ЕС уточнява на какви изисквания трябва да отговаря тази промяна на резервацията съгласно правото на Съюза.

В случая ответникът е съумял да превози пътниците с резервирания полет, макар и с голямо закъснение; не е била необходима промяна на резервацията за друг полет. Въпросът дали по конкретната въздушна линия в момента е съществувала друга възможност за достигане на крайната дестинация, също с голямо закъснение, но значително по-рано, отколкото със закъснелия полет на ответника, към момента е отворен (не както в производството [...] пред тази юрисдикция, респ. по дело C-672/20-L на Съда на Европейския съюз) и [ориг. 10] при релевантност на промяната на резервацията за друг полет би трябвало да бъде разгледан от първоинстанционния съд.

Въззивният съд (все още) застъпва становището, че конкретната промяна на резервацията за друг полет вероятно би било икономически поносимо и че организационните разходи биха били обозрими. Според въззивния съд обаче този довод е валиден само ако се отнася до един-единствен пътник. Промяната на резервацията на всички пътници за друг по-ранен и по-рано



пристигащ в крайната дестинация полет (или няколко полета) обаче може да се окаже като цяло неприемлива. В това отношение конкретната фактическа обстановка се различава от тази, която е в основата на решението по дело Transportes Aéreos Portugueses, тъй като по това дело става въпрос за промяната на резервацията на един-единствен пътник на точно определен свързващ полет, а не на всички пътници, принудени да чакат забавен заместващ самолет. Ето защо Съдът на ЕС, и по-специално съображенията му в решение Transportes Aéreos Portugueses, не дават окончателен отговор на въпроса, който следва да реши въззивният съд.

Двата въпроса трябва да бъдат разгледани, за да може въззивният съд да се произнесе окончателно по жалбата. Ако ударът от мълния не е извънредно обстоятелство, обжалваното съдебно решение при всички случаи трябва да бъде потвърдено, а ако е извънредно обстоятелство, първоинстанционният съд следва да провери дали причината за голямото закъснение е бил ударът от мълния (въпрос № 1). Според това, дали въздушният превозвач е успял да докаже, че със закъснялото изпълнение на полета със заместващ самолет е взел всички разумни мерки, обжалваното съдебно решение следва да бъде потвърдено или отменено (въпрос № 2). [ориг. 11]

[Ш] [...] [Спиране на производството]

Landesgericht Korneuburg, отдел 22

Корнойбург, 4 май 202[1] г.

[...]