

**Sprawa C-33/23**

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

**Data wpływu:**

24 stycznia 2023 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Landesgericht Korneuburg (Austria)

**Data postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

24 stycznia 2023 r.

**Strona wnosząca środek odwoławczy:**

AA AG

**Druga strona postępowania:**

VM

AG GmbH

[...]

**REPUBLIKA AUSTRII**

**LANDESGERICHT KORNEUBURG**

**POSTANOWIENIE**

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) jako sąd odwoławczy [...] w sprawach

[A] z powództwa V\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\*[...]¹ [...] przeciwko stronie pozwanej A\*\*\*\*\* A\*\*\*\*\* AG [...] w przedmiocie **250 EUR**, -- wraz z odsetkami oraz kosztami postępowania (**22 R 224/22d**);

¹ [...]

[B] z powództwa A\*\*\*\*\* G\*\*\*\*\* GmbH [...] przeciwko stronie pozwanej A\*\*\*\*\* A\*\*\*\*\* AG, [...] w przedmiocie 800 EUR, -- wraz z odsetkami oraz kosztami postępowania (22 R 10/23k);

w ramach postępowania w przedmiocie środków odwoławczych wniesionych przez stronę pozwaną od wyroków Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechacie, Austria)

[A] z dnia 1 września 2022 r., 24 C 203/22s-7, oraz

[B] z dnia 26 października 2022 r., 27 C 174/22y-9,

wydał na posiedzeniu niejawnym następujące postanowienie:

[I.] [...] [połączenie krajowych postępowań]

[II.] Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się, na podstawie art. 267 TFUE, następujące pytania w celu wydania **orzeczenia w trybie prejudycjalnym**:

[1] „Czy wykładni art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 [zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 261/2004”] w związku z umową między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego z dnia 21 czerwca 1999 r. w brzmieniu nadanym jej decyzją nr 2/2010 Komitetu ds. transportu lotniczego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 26 listopada 2010 r. (zwaną dalej „umową w sprawie transportu lotniczego”) należy dokonywać w ten sposób, że połączenie lotnicze składające się z dwóch lotów częściowych z miejscem odlotu na terytorium Konfederacji Szwajcarskiej, międzylądowaniem na terytorium państwa członkowskiego i miejscem docelowym na terytorium państwa trzeciego, (w przypadku którego obsługujący przewoźnik lotniczy jest ponadto przewoźnikiem wspólnotowym), jest objęte zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 261/2004?”

[2] „Czy wykładni art. 3 ust. 1 lit. a) [rozporządzenia (WE) nr 261/2004] w związku z umową w sprawie transportu lotniczego należy dokonywać w ten sposób, że połączenie lotnicze składające się z dwóch lotów częściowych z miejscem odlotu na terytorium państwa trzeciego, międzylądowaniem na terytorium państwa członkowskiego i miejscem docelowym na terytorium Konfederacji Szwajcarskiej, w przypadku którego obsługujący przewoźnik lotniczy jest ponadto przewoźnikiem wspólnotowym, jest objęte zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 261/2004?”

[III.] [...] [zawieszenie postępowania]

#### **UZASADNIENIE:**

[I.] [...] [odesłanie do prawa krajowego]

[II.] W przedmiocie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

**[A] 22 R 224/22d**

W przedmiocie stanu faktycznego:

Strona powodowa miała jedną potwierdzoną rezerwację na lot OS 774 z Belgradu (Serbia) do Wiednia (Austria) oraz OS 575 z Wiednia do Genewy (Szwajcaria), który strona pozwana miała wykonać w dniu 30 lipca 2020 r.

Lot OS 774 z Belgradu do Wiednia został wykonany. Lot OS 774 z Wiednia do Genewy został odwołany, a stronę powodową powiadomiono o tym z wyprzedzeniem krótszym niż siedem dni. Nie zapewniono transportu zastępczego. Odległość lotu z Belgradu do Genewy nie przekracza 1500 km.

Pismem z dnia 20 lipca 2020 r. strona powodowa wezwała stronę pozwaną do zapłaty odszkodowania w wysokości 250 EUR, wyznaczając maksymalny termin płatności na 3 sierpnia 2020 r.

W przedmiocie postępowania głównego:

**Strona powodowa** żądała zasądzenia odszkodowania zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) w związku z art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w wysokości 250 EUR wraz z odsetkami oraz kosztami postępowania i podnosiła, że rozporządzenie (WE) nr 261/2004 znajduje zastosowanie do połączenia lotniczego będącego przedmiotem postępowania.

**Strona pozwana** zakwestionowała zasadność żądania przedstawionego w pozwie, wniosła o oddalenie powództwa i podniosła, że pasażer nie rozpoczął lotu z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat. Również miejsce docelowe nie znajdowało się na lotnisku Unii Europejskiej. Ponieważ rozporządzenie (WE) nr 261/2004 nie znajduje zastosowania, pasażerowi ma nie przysługiwać odszkodowanie.

W **zaskarżonym wyroku** sąd pierwszej instancji zasądził od strony pozwanej zapłatę 250 EUR wraz z odsetkami oraz zwrot kosztów procesowych. Podsumowując, pod względem prawnym ocenił przedstawiony na wstępie stan faktyczny – częściowo bezsporny, częściowo ustalony w świetle przepisów krajowego prawa procesowego [§ 501 ust. 1 Zivilprozessordnung (kodeksu postępowania cywilnego, Austria)] w sposób niepodlegający zaskarżeniu – w ten sposób, że na podstawie umowy w sprawie transportu lotniczego, zmienionej decyzją nr 1/2006 Komitetu ds. transportu lotniczego Wspólnota/Szwajcaria

z dnia 18 października 2006 r. [formalnie dostosowanej decyzją nr 2/2020 z dnia 26 listopada 2020 r.], rozporządzenie (WE) nr 261/2004 znajduje zastosowanie również do połączenia lotniczego będącego przedmiotem postępowania. Strona pozwana nie podniosła zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności ani podjęcia racjonalnych środków. W związku z powyższym stronie powodowej ma przysługiwać odszkodowanie w żądanym zakresie.

Od tego wyroku strona pozwana złożyła **środek odwoławczy**, powołując się na nieprawidłową ocenę prawną i wnosząc o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości; tytułem ewentualnym wniesiono o uchylenie zaskarżonego wyroku.

Strona powodowa wnosi o oddalenie środka odwoławczego.

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) jako sąd odwoławczy rozstrzyga w przedmiocie roszczenia strony powodowej w drugiej i ostatniej instancji.

**[B] 22 R 10/23k**

W przedmiocie stanu faktycznego:

Pasażerowie L\*\*\*\*\* N\*\*\*\*\* i S\*\*\*\*\* C\*\*\*\*\* mieli jedną potwierdzoną rezerwację na lot OS 568 z Zurychu (Szwajcaria) do Wiednia (Austria) i OS 899 z Wiednia do Marrakeszu (Maroko), który strona pozwana miała wykonać w dniu 8 września 2019 r.

Lot OS 568 z Zurychu do Wiednia miał opóźnienie, przez co pasażerowie nie zdążyli na kolejny lot OS 899 i dotarli do miejsca docelowego – Marrakeszu – z opóźnieniem przekraczającym trzy godziny. Odległość lotu z Zurychu do Marrakeszu przekracza 1500 km (i nie przekracza 3500 km).

Pasażerowie sędowali swoje roszczenia odszkodowawcze wynikające z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (poprzez A\*\*\*\*\* Ltd ostatecznie) na stronę powodową, która przyjęła cesję.

Strona powodowa bezskutecznie domagała się od strony pozwanej wypłaty odszkodowania w łącznej wysokości 800 EUR.

W przedmiocie postępowania głównego:

**Strona powodowa** żądała zasądzenia odszkodowania, na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) w związku z art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w łącznej wysokości 800 EUR wraz z odsetkami i podnosiła, że rozporządzenie (WE) nr 261/2004 znajduje zastosowanie do połączenia lotniczego będącego przedmiotem postępowania.

**Strona pozwana** zakwestionowała zasadność żądania przedstawionego w pozwie, wniosła o oddalenie powództwa i podniosła, że pasażerowie nie odlatywali z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie przepisy traktatu. Również miejsce docelowe nie znajdowało się na lotnisku Unii Europejskiej. Ponieważ rozporządzenie (WE) nr 261/2004 nie znajduje zastosowania, pasażerom ma nie przysługiwać odszkodowanie.

W **zaskarżonym wyroku** sąd pierwszej instancji zasądził od strony pozwanej zapłatę 800 EUR wraz z odsetkami oraz zwrot kosztów procesowych. Podsumowując, pod względem prawnym ocenił przedstawiony na wstępie stan faktyczny – częściowo bezsporny, częściowo ustalony w świetle przepisów krajowego prawa procesowego [§ 501 ust. 1 Zivilprozessordnung (kodeksu postępowania cywilnego, Austria)] w sposób niepodlegający zaskarżeniu – w ten sposób, że na podstawie umowy w sprawie transportu lotniczego, zmienionej decyzją nr 1/2006 Komitetu ds. transportu lotniczego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 18 października 2006 r. (formalnie dostosowanej decyzją nr 2/2020 z dnia 26 listopada 2020 r.), rozporządzenie (WE) nr 261/2004 znajduje zastosowanie również do połączenia lotniczego będącego przedmiotem postępowania. Strona pozwana nie podniosła zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności ani podjęcia racjonalnych środków. W związku z powyższym stronie powodowej ma przysługiwać odszkodowanie w żądanym zakresie.

Na ten wyrok strona pozwana wniosła **środek odwoławczy**, powołując się na nieprawidłową ocenę prawną i wnosząc o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości; tytułem ewentualnym wniesiono o uchylenie zaskarżonego wyroku.

Strona powodowa wnosi o oddalenie środka odwoławczego.

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) jako sąd odwoławczy rozstrzyga w przedmiocie roszczenia strony powodowej w drugiej i ostatniej instancji.

#### **W przedmiocie pytań prejudycjalnych:**

[1] Podstawową przesłaną roszczenia odszkodowawczego strony powodowej w myśl art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 jest objęcie połączeń lotniczych będących przedmiotem postępowania zakresem stosowania wspomnianego rozporządzenia.

[2] W myśl art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ma ono zastosowanie

a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat; lub

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju [państwie] trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz



udzielono im opieki w tym kraju [państwie] trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

[3] W niniejszych sprawach w państwie członkowskim Unii Europejskiej nie znajdują się ani miejsce odlotu, ani miejsce docelowe omawianego połączenia lotniczego; w sprawie [A] miejsce odlotu znajduje się na terytorium państwa trzeciego, a miejsce docelowe na terytorium Konfederacji Szwajcarskiej; w sprawie [B] miejsce odlotu znajduje się na terytorium Konfederacji Szwajcarskiej, a miejsce docelowe na terytorium państwa trzeciego.

Podstawę takiego rozumowania stanowi dotychczasowe orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zgodnie z którym lot z jednym lub kilkoma połączeniami będący przedmiotem jednej rezerwacji stanowi jedną całość do celów prawa pasażerów do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004, co oznacza, że możliwość zastosowania rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy oceniać w świetle pierwszego miejsca odlotu i miejsca docelowego dla tego lotu (wyroki Trybunału Sprawiedliwości: z dnia 11 lipca 2019 r., Ceske aerolinie, pkt 16; z dnia 12 listopada 2020 r., KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, pkt 19; z dnia 24 lutego 2022 r., Airhelp, C-451/20, pkt 26; z dnia 6 października 2022 r., flightright GmbH, C-436/21, pkt 23). Okoliczność, że lotnisko przesiadki jest położone na terytorium państwa członkowskiego, nie powoduje, że rozporządzenie (WE) nr 261/2004 znajduje zastosowanie (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 lutego 2022 r., C-451/20, Austrian Airlines, pkt 41).

[4] Zawarta w dniu 21 czerwca 1999 r. umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego określa dla umawiających się stron zasady w dziedzinie lotnictwa cywilnego (art. 1 umowy w sprawie transportu lotniczego). W jej preambule napisano, że ze względu na zintegrowany charakter międzynarodowego lotnictwa cywilnego umawiające się strony pragną zharmonizować postanowienia wykonawcze dotyczące europejskiego transportu wewnętrznego.

W rozdziale 1, w art. 1 ust. 1 umowy w sprawie transportu lotniczego zdefiniowano jej cel jako określenie dla umawiających się stron zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

W myśl art. 2 umowy w sprawie transportu lotniczego postanowienia umowy i jej załącznika stosuje się w zakresie, w jakim dotyczą one transportu lotniczego lub spraw bezpośrednio związanych z transportem lotniczym, jak określono w załączniku do umowy.

Artykuł 23 ust. 1 umowy w sprawie transportu lotniczego stanowi, że umowa nie narusza prawa każdej umawiającej się strony do jednostronnej zmiany własnego prawodawstwa w zakresie regulowanym niniejszą umową pod warunkiem zgodności z zasadą niedyskryminacji i postanowieniami niniejszej umowy.

Artykuł 32 umowy w sprawie transportu lotniczego stanowi, że załącznik do umowy stanowi jej integralną część.

W myśl załącznika w rozumieniu umowy wszędzie tam, gdzie znajdują się odniesienia do państw członkowskich Wspólnoty lub do wymogu nawiązania do nich, odniesienia te rozumiane są do celów umowy jako mające zastosowanie jednakowo do Szwajcarii lub do wymogu nawiązania do Szwajcarii.

Decyzją nr 1/2006 Komitetu ds. transportu lotniczego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 18 października 2006 r. (formalnie dostosowaną decyzją nr 2/2020 z dnia 26 listopada 2020 r.) umowę w sprawie transportu lotniczego zmieniono (między innymi) w ten sposób, że w pkt 6 załącznika dodano rozporządzenie (WE) nr 261/2004 (zamiast uchylonego tymczasem rozporządzenia nr 295/91).

Sąd odsyłający skłania się zatem do zajęcia stanowiska, zgodnie z którym już samo brzmienie umowy w sprawie transportu lotniczego i dające się z niej odczytać cele przemawiają za nieograniczonym zastosowaniem rozporządzenia (WE) nr 261/2004 również do terytorium Szwajcarii.

[5] Zivilgericht des Kantons Basel-Stadt (sąd cywilny kantonu Bazylea-Miasto, Szwajcaria), powołując się na art. 15 umowy w sprawie transportu lotniczego, w myśl którego wspólnotowi i szwajcarscy przewoźnicy lotniczy uzyskują prawa ruchu jedynie w odniesieniu do tras między Szwajcarią a Unią Europejską oraz w ramach Unii Europejskiej, zajmuje tymczasem stanowisko, zgodnie z którym rozporządzenie (WE) nr 261/2004 należy stosować wyłącznie w tym zakresie (wyroki z dnia: 11 marca 2011 r., V.2010.1734; 15 maja 2012 r., V.2012.213).

Zdaniem sądu odsyłającego w związku z powyższym należy jednak podnieść kontrargument, zgodnie z którym art. 15 umowy w sprawie transportu lotniczego dotyczący wzajemnego przyznania praw ruchu odnosi się jedynie do jednego z wielu aspektów całej umowy, który, jak się wydaje, nie ma żadnego związku z prawami przyznanymi pasażerom.

[6] Natomiast Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (szwajcarski urząd federalny ds. lotnictwa cywilnego, zwany dalej „BAZL”) jest najwyraźniej zdania, że rozporządzenie (WE) nr 261/2004 znajduje zastosowanie niezależnie od przewoźnika lotniczego przynajmniej do wszystkich odlotów ze Szwajcarii ([www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/gutzuwissen/fluggastrechte.html](http://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/gutzuwissen/fluggastrechte.html)). Jeśli spełnione są pozostałe przesłanki, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004, musiałoby to wówczas dotyczyć również wszystkich lotów z miejscem docelowym w Szwajcarii – w niniejszej sprawie przypadku [A].

Sąd odsyłający wychodzi tymczasem z następujących założeń:

- Przewoźnik lotniczy obsługujący oba odcinki lotu – strona pozwana
- jest przewoźnikiem wspólnotowym.

– Otrzymanie odszkodowania w państwie trzecim stanowi okoliczność faktyczną skutkującą wygaśnięciem roszczenia, którą na zasadach ogólnych musi podnieść i udowodnić pozwany obsługujący przewoźnik lotniczy. Strona pozwana nie podniosła jednak żadnego twierdzenia w tym zakresie.

[6] Również (niemiecki) Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy; zwany dalej „BGH”) w swoich wnioskach o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z dnia 9 kwietnia 2013 r. (X ZR 105/12) oraz z dnia 22 czerwca 2021 r. (X ZR 15/20), których przedmiotem była kwestia zakresu stosowania rozporządzenia zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a), zajął stanowisko, zgodnie z którym rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 261/2004 na terytorium Szwajcarii na podstawie umowy w sprawie transportu lotniczego powoduje, że zakresem stosowania rozporządzenia objęte są również loty, które rozpoczynają się na terytorium Szwajcarii i mają miejsce docelowe w państwem trzecim.

Niemiecki BGH wyjaśnił w tej kwestii, że tiret drugie zmienionego decyzją nr 2/2010 Komitetu ds. transportu lotniczego załącznika do umowy w sprawie transportu lotniczego stanowi, iż w przypadku aktów prawnych wymienionych w załączniku znajdujące się w nich odniesienia do państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej lub Unii Europejskiej rozumiane są do celów umowy jako mające zastosowanie jednakowo do Szwajcarii. Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 mógłby w konsekwencji podlegać zastosowaniu w taki sposób, że miejsce odlotu lub – jeżeli przewoźnik lotniczy ma siedzibę w Unii Europejskiej lub w Szwajcarii – miejsce docelowe w Szwajcarii wystarczy dla powstania roszczeń w świetle tego rozporządzenia. Taka wykładnia umowy w sprawie transportu lotniczego wraz z załącznikiem ma odpowiadać nie tylko jej brzmieniu, ale też celowi sformułowanemu w jej preambule, polegającemu na zharmonizowaniu postanowień wykonawczych dotyczących europejskiego transportu wewnętrznego przy uwzględnieniu terytorium Szwajcarii. Zgodnie z powyższym przewoźnicy lotniczy w Szwajcarii powinni mieć możliwość i obowiązek prowadzenia działalności na takich samych warunkach, co ci w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Konsumenci i klienci przewoźników lotniczych powinni w takim razie cieszyć się w Szwajcarii tym samym standardem w zakresie jakości, a w konsekwencji móc dochodzić od tych przewoźników w Szwajcarii również tych samych praw, co w państwach członkowskich Unii Europejskiej, a przewoźnicy lotniczy powinni ze swojej strony podlegać takim samym warunkom w zakresie konkurencji. Trudno byłoby pogodzić z tym stosowanie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 jedynie do pasażerów odlatujących z terytorium Szwajcarii na lotnisko znajdujące się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

[a] Postępowanie w sprawie wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wszczęte pod sygnaturą X ZR 105/12 (C-259/13) zostało jednak wykreślone z rejestru Trybunału Sprawiedliwości.



[b] Trybunał Sprawiedliwości nie musiał zajmować się odnoszącym się do niniejszej sprawy drugim pytaniem prejudycjalnym w postępowaniu w sprawie wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wszczętym pod sygnaturą X ZR 15/20 (C-436/21) ze względu na odpowiedź udzieloną na pierwsze pytanie prejudycjalne.

[7] Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczący zastosowania art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 do połączenia lotniczego z państwa trzeciego do Szwajcarii, złożony przez Amtsgericht Hannover (sąd rejonowy w Hanowerze, Niemcy) (C-3/15), również został wykreślony z rejestru Trybunału Sprawiedliwości.

[8] Odpowiedź na pytania prejudycjalne jest niezbędna dla sądu odwoławczego, aby mógł wydać ostateczne rozstrzygnięcie w przedmiocie środków odwoławczych. Sąd odwoławczy zakłada, że nie ma tu do czynienia z *acte clair*.

Jeżeli Trybunał Sprawiedliwości udzieli na pytania prejudycjalne odpowiedzi twierdzącej, roszczenia odszkodowawcze stron powodowych są zasadne; środki odwoławcze strony pozwanej podlegałyby zaś oddaleniu. Jeżeli Trybunał Sprawiedliwości udzieli na pytania prejudycjalne odpowiedzi przeczącej, roszczenia odszkodowawcze stron powodowych nie są zasadne; środki odwoławcze strony pozwanej należałoby uwzględnić, a wyroki wydane w pierwszej instancji zmienić w ten sposób, że powództwa zostałyby oddalone. Odpowiedź na pytania prejudycjalne jest więc niezbędna, aby sąd odsyłający mógł wydać rozstrzygnięcia.

[III.] [...] [odesłanie do prawa krajowego]

**Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu), [...]**

**Korneuburg, 24 stycznia 2023 r.**

[...]