

## Дело С-672/20

## Преюдициално запитване

## Дата на постъпване в Съда:

10 декември 2020 г.

## Запитваща юрисдикция:

Landesgericht Korneuburg (Австрия)

## Дата на акта за преюдициално запитване:

23 ноември 2020 г.

## Въззивник, първоначално ответник:

L GmbH

## Въззиваем, първоначално ищец:

FK

## [...] LANDESGERICHT KORNEUBURG

По дело със страни **F\*\*\*\*\* K\*\*\*\*\*** [...], ищец, срещу **L\*\*\*\*\* GmbH** [...], ответник, във връзка с жалбата на ответника срещу решението от 26 август 2020 г. на Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат), [...] в качеството на въззивна инстанция Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург) прие следното

## О п р е д е л е н и е

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

[1] Следва ли член 3, параграф 2, буква а) 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 (ОВ L 46, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218, наричан по-нататък „Регламент (ЕО) № 261/2004“) да се тълкува в смисъл, **че Регламентът се прилага спрямо пътник, който се е чекирал онлайн още преди [ориг. 2]**

да пристигне на летището и не носи регистриран багаж; който, след като разбира от информационното табло на летището, че полетът има закъснение, чака допълнителна информация на изхода за качване на борда и пита на гишето на въздушния превозвач кога ще излети резервираният полет; който не получава от служителите на ответника нито отговор дали и кога самолетът ще излети, нито предложение за заместващ полет; и който след това сам резервира друг полет до крайната си дестинация и не се явява на борда на самолета на първоначално резервирания полет?

[2] Следва ли член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че въздушният превозвач не е длъжен да изплати обезщетение по член 7 от същия регламент, ако е стигнал до крайната дестинация на пътника със закъснение от 8 часа и 19 минути, защото на по-по-предходния полет самолетът е получил повреда вследствие на удар от мълния; ако техникът на дружеството, на което въздушният превозвач е възложил техническата поддръжка, е установил след кацането само незначителни повреди („*some minor findings*“), които все пак не нарушават летателната годност на самолета; ако по-предходният полет е бил изпълнен; ако по време на предполетна проверка („*Pre-Flight-Check*“), преди да бъде изпълнен предходният полет, обаче се е установило, че на първо време самолетът не може да продължи да се използва; и ако по тази причина вместо първоначално предвидения и повреден самолет въздушният превозвач използва заместващ самолет, който извършва предходния полет със закъснение при излитането от 7 часа и 40 минути?

[3] 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 пътника да бъде предложена промяна на резервацията, за друг полет, с който той е щял да стигне до крайната си дестинация със закъснение от 5 часа [ориг. 3] (и с който той всъщност я достига, след като сам извършва резервацията си), въпреки че вместо с вече неизползваемия самолет въздушният превозвач изпълнява полета със заместващ самолет, с който пътникът е щял да стигне до крайната си дестинация със закъснение от 8 часа и 19 минути?

[Ш] [...] [Спиране на производството]

#### М о т и в и:

Ищецът има потвърдена резервация за следния изпълняван от ответника полет:

— ОЕ 105 с излитане от Палма де Майорка (PMI; Испания) на 21 октомври 2019 г. в 14,30 ч. и кацане във Виена (VIE; Австрия) на 21 октомври 2019 г. в 16,50 ч.

Измерено по метода на дъгата на големия кръг, разстоянието от Палма де Майорка (PMI) до Виена (VIE) е не повече от 1500 километра.

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

[1] OE 1318 с излитане от Виена (VIE) в 07,30 ч. и кацане в Бергамо (BGY; Италия) в 09,00 ч. Полетът е изпълнен по разписание.

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

Този самолет е трябвало да бъде използван и за следните полети: **[ориг. 4]**

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

[4] процесния полет OE 105. Полетът е изпълнен със същия самолет със закъснение при излитането от 8 часа и 26 минути и със закъснение при кацането от 8 часа и 19 минути.

**Ищецът** иска ответникът да му заплати 250,00 EUR ведно с лихвите като обезщетение по член 5 [параграф 1, буква в), подточка iii)] във връзка с член 7 [параграф 1, буква а)] от Регламент (ЕО) № 261/2004, като се позовава на факта, че закъснението при полет OE 105 е над 8 часа. [...] [твърдения на ищеца, които, доколкото са релевантни, по-нататък апелативният съд излага повторно]

**Ответникът** [...] изтъква, че ищецът не се е явил за полет OE 105; поради това Регламент (ЕО) № 261/2004 не бил приложим [...] **[ориг. 5]** [...] съгласно член 3, параграф 2, буква а) от него. [твърдения на ответника, които, доколкото са релевантни, по-нататък апелативният съд излага повторно]

С обжалваното **решение** Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат) като първоинстанционен съд уважава иска и констатира описаните по-горе във въпрос [1] действия на ищеца на летище Палма де Майорка (PMI). Bezirksgericht Schwechat не прави изводи за причините за закъснението. Той изтъква, че от правна гледна точка за изхода на производството не е от значение дали, след като се е чекирал, ищецът реално се е качил на самолета, или не, за закъснелия полет. Очевидно този съд приема, че удар от мълния представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 и разглежда някои от разумните мерки, които ответникът е можел да вземе. Освен това той посочва, че в рамките на производството не са изложени доводи за възможността пътниците да бъдат прехвърлени на друг полет от Палма де Майорка (PMI) до Виена (VIE),

както и че ответникът не е посочил защо не му е било възможно своевременно да организира заместващ самолет за полет OE 105 от Палма де Майорка (PMI). Този съд се позовава на обстоятелството, че още след удара от мълния към 09,00 ч. [ориг. 6] 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] [...] Landesgericht Korneuburg е сезиран като **въззивен съд** да се произнесе на втора и последна инстанция по исканията на ищеца.

### По преюдициалните въпроси

#### По въпрос [1]:

В конкретния случай тълкуването на член 3, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 е спорно в два аспекта:

а) Първо, следва да се провери дали ищецът се е представил навреме на гишето за регистрация. Съгласно констатациите на първоинстанционния съд ищецът се е чекирал онлайн и по този начин е получил бордната си карта.

От една страна, може да се поддържа, че с предоставянето на бордната карта от въздушния превозвач процесът на регистрация вече е приключил. От друга страна, може да се твърди, че вместо представянето на гишето за регистрация е достатъчно явяването за качването на борда.

В крайна сметка не е ясно дали с израза в член 3, параграф 2, буква а) „ка[к]то е предвидено“ се има предвид часът, който е посочен в полетното разписание, или при закъснение следва да се има предвид обявеният в този случай час. [ориг. 7]

Според запитващата юрисдикция в конкретния случай е достатъчно, че ответникът е предоставил на ищеца бордната карта по електронен път и че с оглед на полетното разписание ищецът пристига навреме на летището. От друга страна, според запитващата юрисдикция пътникът не е необходимо да продължава да чака на летището след първоначално планирания час на излитане и не е длъжен след това отново да се представя на изхода за качване на борда или на гише за регистрация в часа, посочен за закъснения полет, или поне 45 минути преди обявения час на излитане на този полет.

Досега Съдът на ЕС не е разглеждал този въпрос.

б) Вторият аспект се отнася до въпроса дали пътникът има право на обезщетение поради (голямо) закъснение само когато фактически е бил превозен със закъснения полет, или дори и когато сам е организиран заместващия си транспорт.

[...] [съдебна практика в Германия и Австрия] [...] Страните се позовават на съответните аргументи от мотивираното определение на Съда на ЕС от 24 октомври 2019 г. по дело C-756/18, *easyjet Airline*. **[ориг. 8]** Предмет на този съдебен акт е преюдициалният въпрос как пътникът трябва да докаже, че се е представил на гишето за регистрация.

От отговора на Съда на ЕС, от една страна, е видно, че това доказване става по различен начин в зависимост от това дали пътникът е бил превозен със закъснелия полет, или не. В първия случай не е необходимо да се представя бордната карта, докато във втория случай представянето ѝ е необходимо. Отговорът обаче може да се тълкува и в смисъл, че ако въздушният превозвач твърди, че пътникът не е бил превозен със закъснелия полет, пътникът трябва да докаже с представяне на бордната карта, че се е представил навреме на гишето за регистрация и че е бил превозен със закъснелия полет.

[...] [национална съдебна практика] [...] Запитващата юрисдикция по-скоро е склонна да приеме, че пътникът има право на обезщетение независимо дали се е качил, или не, на самолета за закъснелия полет. В конкретния случай е бил възможен заместващ транспорт, с който пътникът е щял **[ориг. 9]** да достигне и всъщност е стигнал крайната си дестинация по-бързо, отколкото със закъснелия полет. Ако в такъв случай пътникът реши да достигне до крайната си дестинация по друг начин вместо със закъснелия полет, по-дългото изчакване, от една страна, и процесът на прехвърляне на друг полет, от друга, вече са му причинили неудобство, което трябва да бъде компенсирано с плащане на обезщетение.

Тъй като обаче няколко съдилища от Европейския съюз дават различни отговори на този въпрос, е необходимо по него да се произнесе Съдът на ЕС.

#### По въпрос [2]:

Ответникът обосновава възникналото (голямо) закъснение с извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004, като твърди, че самолетът за по-по-предходния полет е ударен от мълния. Това е породило необходимостта от проверка и — след като е бил изпълнен по-предходният полет — от ремонт на първоначално предвидения самолет. В първоинстанционното производство ищецът изрично оспорва този факт; първоинстанционният съд обаче не прави никакви изводи в тази връзка.

Въпреки това в първоинстанционното производство ищецът също така твърди, че удар от мълния в никакъв случай не може да представлява извънредно обстоятелство; напротив, той — за разлика от удара с птица — бил типичен за експлоатацията на въздухоплавателно средство риск, защото представлявал взаимодействие между самолета и електрическото поле на

гръмотевичен облак, въз основа на което самолетът привличал мълнии. В тази насока ищецът се позовава на научни изследвания.

За решаването на конкретния **[ориг. 10]** 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, 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.

Досега запитващата юрисдикция е приемала, че ударът от мълния представлява извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 [...]. [...]

Въззивният съд е склонен да се отклони от предишната си постоянна практика по следните съображения: за превоза на пътници в гражданската авиация винаги се е използвала аеродинамичната сила; накратко, тя се поражда от обтичащия крилото въздушен поток. Това би могло да означава, че състоянието на атмосферата е част от нормалната въздухоплавателна дейност. Поради това явления на нестабилност в атмосферата — а следователно и мълнии — 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 сблъсък с птица (вж. решение на Съда от 4 май 2017 г. по дело C-315/15, Pešková и Peska, 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 такива, Съдът на ЕС трябва да изясни дали ударът от мълния по принцип може да доведе до извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004. **[ориг. 11]**

#### По въпрос [3]

В жалбата си ответникът възражава срещу правното становище на първоинстанционния съд, че не е привел доводи за евентуалното прехвърляне на ищеца 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 105, той заменил първоначалния самолет и предоставил заместващ самолет от собствената си флота. Следователно той бил изпълнил полета, макар и със закъснение. При закъснение прехвърлянето на друг полет нямало как да представлява икономически приемлива мярка като логически последиствия, 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.

Ищецът — подобно на първоинстанционния съд преди това — противопоставя на тази гледна точка правното становище на Съда в решение от 11 юни 2020 г. по дело С–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 връзка, 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). [...] **[ориг. 12]** [...] [...] Въззивникът от своя страна не се спира подробно на тези доводи и очевидно застъпва 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 С–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 настоящия случай ответникът е можел да превози ищеца с резервирания полет, макар и с голямо закъснение, поради което не е била необходима промяна на резервацията. Ищецът обаче е разполагал с друга възможност да достигне крайната дестинация по конкретния маршрут, наистина, пак с голямо закъснение, но много по-рано, отколкото със закъснелия полет на ответника, която ответникът не му е предложил, но която той е използвал по собствена инициатива.

Въззивният съд смята, че конкретната промяна на резервацията е икономически приемлива, а разходите по организацията ѝ — предвидими. Според въззивния съд обаче този довод е валиден само ако той се отнася до само един отделен пътник. **[ориг. 13]** 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. Съдът на ЕС трябва да изясни кога в случай на закъснение промените на резервацията стават неразумни за въздушния превозвач поради вече неприемливата жертва, която той трябва да направи.

Обсъждането на всички въпроси е необходимо, за да може въззивният съд да се произнесе окончателно по жалбата. В зависимост от това дали пътникът попада в обхвата на Регламента, обжалваното съдебно решение трябва да бъде незабавно изменено, в смисъл искът да бъде отхвърлен, или да се направи допълнителна проверка (въпрос 1). Ако ударът от мълния не е извънредно обстоятелство, обжалваното съдебно решение във всички случаи трябва да бъде потвърдено (въпрос 2). Според това дали въздушният превозвач е успял да докаже, че изпълнението със закъснение със заместващ полет е достатъчно, за да са предприети всички разумни мерки, обжалваното решение трябва да бъде или потвърдено, или изменено, в смисъл искът да бъде отхвърлен (въпрос 3).

[...] [ориг. 14]

[...]