



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ

Г-Н У. ВОТ

представено на 15 май 2012 година¹

Съединени дела C-581/10 и C-629/10

**Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson,
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)**

срещу

Deutsche Lufthansa AG

(Преюдициално запитване, отправено от Amtsgericht Köln (Германия)

и

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Co. Ltd,

International Air Transport Association,

The Queen (C-629/10)

срещу

Civil Aviation Authority

(Преюдициално запитване, отправено от High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Обединено кралство)

„Транспорт — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Право на обезщетение при закъснение на полет — Съвместимост на това право с Конвенцията от Монреал“

1. Настоящите дела се отнасят до тълкуването и валидността на членове 5, 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004².

2. С въпросите, които задават на Съда, Amtsgericht Köln (Германия) и High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Обединено кралство) на практика искат да се установи дали Съдът потвърждава тълкуването, което е дал на тези разпоредби в Решение от 19 ноември 2009 г. по дело Sturgeon и др.³, че пътниците на закъснели полети могат да бъдат приравнени на пътниците на отменени полети за целите на прилагането на правото на обезщетение и по този начин могат да се позовават на правото на обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, когато поради закъснял полет претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, тоест когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание⁴.

1 — Език на оригиналния текст: френски.

2 — Регламент 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 (ЕО) № 295/91 (ОВ L 46, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

3 — C-402/07 и C-432/07, Сборник, стр. I-10923.

4 — Точка 69.

3. В настоящото заключение ще предложи на Съда да потвърди това тълкуване и да постанови, че членове 5, 6 и 7 от този регламент са съвместими с Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 9 декември 1999 г.⁵, с принципа на пропорционалност, както и с принципа на правна сигурност.

I – Правна уредба

A– Международна правна уредба

4. Конвенцията от Монреал е одобрена от името на Европейската общност с Решение 2001/539/ЕО⁶ и влиза в сила за Европейския съюз на 28 юни 2004 г.

5. Член 19 от Конвенцията от Монреал предвижда, че превозвачът е отговорен за вреда, причинена от закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари. Независимо от това превозвачът не носи отговорност за вреда, причинена от закъснение, ако докаже, че той и неговите служители и агенти са взели всички мерки, които разумно биха могли да се изискват за избягване на вредата, или че е било невъзможно той или те да вземат такива мерки.

6. Член 29 от Конвенцията от Монреал гласи:

„При превоза на пътници, багаж и товари всяко съдебно дело за обезщетения на каквото и да е основание било по тази конвенция, по договор, при закононарушение или на всяко друго основание може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в тази конвенция, без това да предрешава въпроса кои лица имат право да завеждат дело и какви са съответните им права. При всяко такова дело наказателните, назидателните или всякакви други некомпенсационни обезщетения не подлежат на възстановяване“.

B– Правна уредба на Съюза

7. В съображение 1 от Регламент № 261/2004 е посочено, че действията на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят по-конкретно гарантиране на високо равнище на защита на пътниците.

8. Съображение 14 от този регламент предвижда, че 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 опериращия въздушен превозвач.

9. Съгласно съображение 15 от Регламента се смята, че извънредни обстоятелства съществуват, когато въздействието на решение за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, закъснение, продължаващо до другия ден, или отмяна на един или повече полети с този самолет, въпреки че са взети всички разумни мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети.

5 — Наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“.

6 — Решение на Съвета от 5 април 2001 година относно сключването от Европейската общност на Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Конвенцията от Монреал) (ОВ L 194, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112).

10. Член 5 от Регламент № 261/2004 има следното съдържание:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

б) получават помощ от опериращия въздушен превозвач по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2, както и при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след заминаването, така както е било планирано за отменения полет, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и

в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7 [...]

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен за изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки.

[...]“.

11. Член 6 от този регламент предвижда:

„1. Когато опериращ въздушен превозвач очаква по разумни причини даден полет да закъснее повече от времето за излитане по разписание:

а) за два или повече часа при полети до 1500 километра; или

б) за три или повече часа при всички полети на територията на Общността над 1500 километра и при всички други полети между 1500 и 3500 километра; или

в) за четири часа или повече при всички полети, попадащи под букви а) или б),

на пътниците се предлага от опериращия въздушен превозвач:

i) помощ по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2; и

ii) когато нормално очакваното начало на полета е минимум денят след предварително обявеното начало на полета, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и

iii) когато закъснението е минимум пет часа, помощта, посочена в член 8, параграф 1, буква а).

2. При всички обстоятелства, помощта се предлага в рамките на времето, посочено по-горе по отношение на всяка категория разстояние“.

12. Член 7 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на обезщетение“, предвижда в параграф 1 обезщетение с фиксиран размер в зависимост от съответното разстояние на полета. Така по силата на тази разпоредба пътниците получават обезщетение в размер на 250 EUR за всички полети до 1500 километра, 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра, и 600 EUR за всички полети, които не попадат в предходните категории.

II – Обстоятелства на споровете по главните производства

A– Дело C-581/10

13. Г-н Nelson прави за себе си и двамата си сина резервация на билети за полет LH 565 от Лагос до Франкфурт на Майн на 27 март 2008 г. в 22,50 ч. На 28 март 2008 г. в около 2,00 ч. този полет е отменен поради техническа неизправност, засягаща системата за насочване на носовия колесник на самолета. Тогава г-н Nelson и двамата му сина са настанени в хотел. На 28 март 2008 г. в 16,00 ч. те са превозени от хотела до летището, тъй като самолетът е заменен със самолет, пристигнал от Франкфурт на Майн (Германия). Полетът от Лагос до Франкфурт на Майн в крайна сметка е извършен на 29 март 2008 г. в 1,00 ч. Запитващата юрисдикция уточнява, че този полет е имал същия номер, тоест LH 565, както и основно същите пътници като тези, които са резервирали билет за полета на 27 март 2008 г. Самолетът пристига във Франкфурт на Майн на 29 март 2008 г. в 7,10 ч., със закъснение от повече от 24 часа след планираното време за пристигане по разписание.

14. Г-н Nelson счита, че този полет дава право на него и на неговите синове да се ползват от обезщетението по член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004. Вследствие на това той подава иск пред Amtsgericht Köln с цел осъждане на авиокомпанията Deutsche Lufthansa AG да заплати на всеки от тях сумата от 600 EUR на основание член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от този регламент.

15. Deutsche Lufthansa AG счита, че полетът не може да бъде квалифициран като „отменен“ по смисъла на Регламент № 261/2004, тъй като е бил извършен. Следователно в случая ставало въпрос за закъснял полет, за който този регламент не предвижда обезщетение.

16. С оглед на решението, което се очаквало по съединените дела, приключили с постановяване на Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, запитващата юрисдикция спира производството. Същото е възобновено след постановяването на това решение. При все това запитващата юрисдикция продължава да се съмнява относно съвместимостта на член 7 от Регламент № 261/2004, както той е тълкуван от Съда в посоченото решение, с Конвенцията от Монреал. По тази причина тя решава да спре производството и да постави на Съда преюдициално запитване.

B– Дело C-629/10

17. Страни по делото по главното производство са TUI Travel plc (наричана по-нататък „TUI Travel“), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd и International Air Transport Association (Международна асоциация за въздушен транспорт, наричана по-нататък „IATA“), от една страна, и Civil Aviation Authority (агенция за гражданско въздухоплаване, наричана по-нататък „CAA“), от друга страна.

18. TUI Travel притежава седем авиокомпани, установени в няколко държави членки. Тези компании извършват основно чартърни полети за сметка на TUI Travel, чиято основна дейност е организацията на пътувания и туристически обиколки. IATA е международна търговска организация, обединяваща около 230 авиокомпани, които от своя страна извършват 93 % от редовните международни полети.

19. Спорът по главното производство възниква по повод на искане на ищците до САА същата да потвърди, че не схваща Регламент № 261/2004 в смисъл на задължаващ авиокомпаниите да обезщетяват пътниците при закъснение на полет. САА отказва да потвърди подобно тълкуване и посочва, че е обвързана от тълкуването, направено в Решение по дело *Sturgeon* и др., посочено по-горе. Тогава ищците сезират High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court). Последната юрисдикция решава да спре производството и да постави на Съда няколко преюдициални въпроса.

20. С Определение на председателя на Съда от 30 ноември 2011 г. делата C-581/10 и C-629/10 са съединени за целите на устната фаза на производството и на съдебното решение.

III – Преюдициални въпроси

A – Дело C-581/10

21. Amtsgericht Köln поставя на Съда следните преюдициални въпроси:

- „1) Представява ли правото на обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004 право на некомпенсационно обезщетение за вреди по смисъла на член 29, второ изречение от [Конвенцията от Монреал]?
- 2) Какво е съотношението между, от една страна, правото на обезщетение по член 7 Регламент № 261/2004, на което могат да претендират в приложение на решението [по дело *Sturgeon* и др., посочено по-горе] пътниците, които достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след планираното време за пристигане по разписание, и от друга страна, правото на обезщетение за вреди при закъснение по член 19 от Конвенцията от Монреал, като се има предвид изключването по силата на член 29, второ изречение от същата конвенция на некомпенсационните обезщетения?
- 3) По какъв начин приложеният от Съда в Решение по дело *Sturgeon* и др., посочено по-горе, критерий за тълкуване, който допуска разширяване на обхвата на правото на обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004 и по отношение на случаите на закъснение, се съвместява с критерия за тълкуване на същия регламент, приложен от Съда в Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA (C-344/04, Recueil, стр. I-403)?“.

B – Дело C-629/10

22. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), поставя на Съда следните преюдициални въпроси:

- „1) Трябва ли членове 5—7 от Регламент [...] № 261/2004 да се тълкуват в смисъл, че изискват обезщетението по член 7 [от този регламент] да се изплаща на пътници, чиито полети са закъснели по смисъла на член 6 [от този регламент], и ако е така — при какви обстоятелства?
- 2) При отрицателен отговор на първия въпрос, невалидни ли са изцяло или отчасти членове 5—7 от Регламент [...] № 261/2004 поради нарушение на принципа на равно третиране?

- 3) При утвърдителен отговор на първия въпрос, невалидни ли са изцяло или отчасти членове 5—7 от Регламент [...] № 261/2004 поради а) несъвместимост с Конвенцията от Монреал, б) нарушение на принципа на пропорционалност и/или в) нарушение на принципа на правната сигурност?
- 4) При утвърдителен отговор на първия въпрос и отрицателен отговор на третия, евентуално как трябва да се ограничи действието по време на решението на Съда по настоящото дело?
- 5) При отрицателен отговор на първия въпрос, евентуално какви последици трябва да се изведат от Решение [...] Sturgeon и др. [посочено по-горе] за периода между 19 ноември 2009 г., когато то е постановено, и датата на обявяване на решението на Съда по настоящото дело?“.

IV – Анализ

A– Предварителни бележки

23. Доколкото някои от въпросите, повдигнати от Amtsgericht Köln и от High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), са свързани, предлагам на Съда да ги разгледа по следния начин.

24. Най-напред, Amtsgericht Köln, с третия си въпрос, както и High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), с първия си въпрос, на практика искат от Съда да потвърди тълкуването, което е дал на членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе.

25. След това, с втория си въпрос High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), иска да се установи дали, в случай че Съдът промени тълкуването си, направено по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, членове 5, 6 и 7 от този регламент са невалидни поради нарушение на принципа на равно третиране.

26. По-нататък, първият и вторият въпрос, поставени от Amtsgericht Köln, както и третият въпрос на High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), се отнасят по същество до съвместимостта на членове 5, 6 и 7 от този регламент с Конвенцията от Монреал, доколкото пътниците на закъснял полет могат да поискат обезщетението, предвидено в член 7 от Регламент № 261/2004, както и с принципа на пропорционалност и с принципа на правна сигурност.

27. С петия си въпрос High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), иска по същество да се установи и дали решението, което Съдът следва да постанови по настоящите дела, трябва да има ограничено във времето действие, в случай че този съд приеме, че членове 5, 6 и 7 от посочения регламент трябва да бъдат тълкувани в смисъл, че въздушните превозвачи са длъжни да плащат обезщетение на пътниците на закъснели полети.

28. Накрая, ако Съдът приеме, че тези разпоредби трябва да бъдат тълкувани в смисъл, че въздушните превозвачи не са длъжни да плащат обезщетение на пътниците на закъснели полети, с петия си въпрос High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) иска да се установи какви последици трябва да се изведат от Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, за периода между 19 ноември 2009 г. — датата на неговото произнасяне — и датата на обявяване на решението по настоящите дела.

Б– По преюдициалните въпроси

1. По правото на пътниците, ползващи въздушен транспорт, на обезщетение в случай на закъснение на полет

29. Съдът вече е имал повод да се произнесе по въпроса дали по силата на членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 въздушните превозвачи са длъжни да обезщетяват пътниците, чиито полети са закъснели. Всъщност в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, той е приел, че тези членове трябва да се тълкуват в смисъл, че за целите на прилагането на правото на обезщетение пътниците на закъснели полети може да се приравнят на пътниците на отменени полети и че така те могат да се позовават на правото на обезщетение по член 7 от този регламент, когато поради закъснение на полет претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа — с други думи, когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание⁷.

30. При все това споровете по главното производство свидетелстват за отказа на въздушните превозвачи да прилагат това решение и да обезщетяват пътниците, попаднали в подобно положение. Всъщност тези превозвачи считат, от една страна, че даденото от Съда тълкуване в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, на членове 5, 6 и 7 от този регламент е в разрез с подхода, възприет в неговото решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, и от друга страна, че Съдът е превишил своите правомощия.

31. В това последно решение Съдът е бил поканен да се произнесе по валидността на тези разпоредби. В частност запитващата юрисдикция е искала да се установи дали членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004 са невалидни, тъй като те не били съобразени с принципа на правна сигурност.

32. В това отношение в точка 76 от посоченото решение Съдът е приел по-конкретно че „макар и съображенията на общностен акт да уточняват съдържанието му, [...] те не могат да се използват като основание за неприлагане на самите разпоредби на съответния акт“. Той продължава, обяснявайки, че „наистина, текстът [съображения 14 и 15 от Регламент № 261/2004] оставя убеждението, че като цяло опериращият въздушен превозвач трябва да бъде освободен от всички свои задължения при наличието на извънредни обстоятелства, поради което той поражда известно двусмислие между така изразеното от общностния законодател намерение и самото съдържание на членове 5 и 6 [от този] [р]егламент [...], които не придават толкова общ характер на това освобождаване от отговорност. Това двусмислие не е толкова голямо, че да лиши от съгласуваност правната уредба, установена с тези членове, които сами по себе си са съвсем недвусмислени“.

33. От тази точка правителството на Обединеното кралство прави извода, че според Съда Регламент № 261/2004 не предвижда никакво задължение за изплащане на обезщетение на пътниците, чийто полет е закъснял, и че той не счита, че съображение 14 от този регламент би могло да се използва с цел да се измени значението на разпоредбите на този регламент⁸. При това положение в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, Съдът погрешно се е основал на това съображение и е направил въз основа на него извода, че обезщетение може да се дължи и при закъснение.

⁷ — Точка 69 от това решение.

⁸ — Точки 35—38 от неговото становище по дело C-581/10.

34. Не мисля, че подобен анализ може да бъде изведен от точка 76 от Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, и че даденото от Съда тълкуване в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, е в разрез с възприетия в първото решение подход.

35. Всъщност тази точка трябва да бъде поставена в нейния контекст. По дело IATA и ELFAA, приключило с постановяване на посоченото по-горе решение, Съдът е трябвало да се произнесе, както видяхме, по валидността на членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004. Според жалбоподателите по несъгласуван начин в съображения 14 и 15 този регламент предвижда, че извънредни обстоятелства могат да ограничат отговорността на опериращия въздушен превозвач или да го освободят от нея при отмяна или голямо закъснение на полети, докато членове 5 и 6 от този регламент, които уреждат неговите задължения в подобен случай, не предвиждат, с изключение на задължението за обезщетение, подобно освобождаване от отговорност⁹.

36. На практика тези жалбоподатели се учудват, че в основния текст на Регламент № 261/2004 не е предвидено освобождаване от задължението за помощ и оказване на грижа на пътниците при закъснение на полет поради извънредни обстоятелства. Според тях съображения 14 и 15 от този регламент указват, че при настъпили извънредни обстоятелства въздушният превозвач трябва да бъде напълно освободен от всякакво задължение, в случай не само на отменен, но и на закъснял полет. Следователно те считат, че от тези съображения, разгледани във връзка с член 6 от посочения регламент, отнасящ се до закъснените полети, възниква известно двусмислие, което води до нахърняване на принципа на правна сигурност¹⁰.

37. По това обстоятелство в точка 76 от Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, Съдът приема, че подобно двусмислие не е толкова голямо, че да лиши от съгласуваност правната уредба, установена с членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004, които сами по себе си са напълно недвусмислени. С други думи, считам, че според Съда двусмислеността, която може да възникне при прочита на съображения 14 и 15 от този регламент, по никакъв начин не може да промени факта, че от основния му текст става ясно, че освобождаването поради извънредни обстоятелства няма общ характер, а се отнася единствено до задължението за обезщетение.

38. При това положение не мисля, че от този анализ може да се направи изводът, че даденото от Съда тълкуване на членове 5, 6 и 7 от този регламент в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, е в разрез с подхода, който този съд е възприел в Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе.

39. Не виждам защо Съдът е трябвало да променя своето тълкуване по самият принцип на обезщетяване на пътника, ползващ въздушен транспорт, чийто полет е закъснял най-малко с три часа, като се има предвид, че нито едно ново обстоятелство, което може да постави под въпрос тълкуването, което е дал на тези разпоредби по делото Sturgeon и др., посочено по-горе, не е било представено от страните по главните производства.

9 — Вж. точка 75 от това решение.

10 — Вж. по-конкретно точка 31 от становището на European Low Fares Airline Association, както и точки 132—135 от становището на IATA по дело IATA и ELFAA, приключило с постановяване на посоченото по-горе решение.

40. В това решение Съдът прилага метода на телеологичното тълкуване на Регламент № 261/2004¹¹. Тълкуването на членове 5, 6 и 7 от този регламент е загатнато в съображение 15 от него и се основава на самата цел на текста, състояща се, нека напомним, в това да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушния транспорт, независимо дали се намират в положение на отказан достъп на борда, отмяна или закъснение на полет, тъй като във всички тези случаи им е причинено сходно по естеството си сериозно безпокойство и неудобство във връзка с въздушния транспорт¹².

41. На практика Съдът тълкува а contrario съображение 15 от Регламент № 261/2004. Всъщност това съображение сочи, че „[и]звънредни обстоятелства се смята, че съществуват [и по тази причина е налице освобождаване от задължението за обезщетяване], когато въздействието на решение за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, закъснение, продължаващо до другия ден, или отмяна на един или повече полети с този самолет“. Като последица от това в точка 43 от Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, Съдът стига до извода, че и понятието за голямо закъснение е свързано с правото на обезщетение.

42. Впрочем, както Съдът е посочил в точка 47 от Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, съгласно един от общите принципи на тълкуването общностният акт трябва, доколкото е възможно, да се тълкува по начин, който не поставя под съмнение неговата валидност. Освен това, когато една разпоредба от общностното право подлежи на различни тълкувания, предимство трябва да се отдаде на това, което може да запази нейното полезно действие.

43. Все пак подходът, възприет от Съда в това решение, цели именно да не постави под въпрос валидността на членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004, избирайки тълкуването, позволяващо да се запази полезното действие на тези разпоредби. Всъщност в точка 52 от това решение Съдът отбелязва, че този регламент цели да осигури, наред с останалото, поправка на вредата, изразяваща се в загубата на време за съответните пътници, която поради необратимия си характер не може да бъде поправена другояче, освен чрез обезщетение. От това той прави извода, че пътниците, чийто полет е отменен, и пътниците, засегнати от закъснение на полета, претърпяват аналогична вреда, състояща се в загуба на време, и в този смисъл се намират в сходно положение за целите на прилагането на правото на обезщетение по член 7 от този регламент¹³.

44. При това положение би било в разрез с принципа на равно третиране тези пътници да бъдат третирани по различен начин, въпреки че се намират в сходно положение. Поради това Съдът е приел в точка 61 от Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, че пътниците на закъснели полети могат да се позовават на правото на обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004.

45. Впрочем Съдът е приел, че закъснение трябва да се счита за голямо и да дава право на подобно обезщетение, когато пътниците достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание. Това тълкуване на понятието „голямо закъснение, посочено в съображение 15 от този регламент, също е критикувано от страна по-специално на въздушните превозвачи и на доктрината, които считат, че определянето на подобна продължителност е произволно и не може да се обоснове с посочения регламент.

11 — Вж. точки 41 и 42 от посоченото решение.

12 — Вж. Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе (точка 44).

13 — Пак там (точка 54).

46. Не споделям това становище. На първо място, следва да се напомни, че принципът на правна сигурност е основен принцип на правото на Съюза, който по-конкретно изисква правните норми да са точни и ясни, така че правните субекти да могат да се запознаят по недвусмислен начин със своите права и задължения и да действат съобразно с тях¹⁴. В положението на пътниците, ползващи въздушен транспорт, чийто полет е закъснял, и в положението на въздушните превозвачи това означава, че първите трябва да имат възможност да узнаят от кой момент могат да искат изплащане на обезщетение, а вторите — от кой момент са длъжни да платят това обезщетение. Въвеждането на ограничение във времето позволява да се избегне преценяване от националните съдилища по различен начин на понятието за голямо закъснение и това да доведе до правна несигурност¹⁵. Пътници, които са понесли загуба на време от четири часа, биха могли да получат обезщетение в някои държави, но не и в други, тъй като някои национални юрисдикции биха счели това закъснение за голямо по смисъла на Регламент № 261/2004, докато други биха приели, че случаят не е такъв. Освен до правна несигурност, това би довело до създаване на неравенства между пътниците, ползващи въздушен транспорт, при все че те се намират в едно и също положение.

47. На второ място, за да се определи каква трябва да е загубата на време, която дава право на пътниците на закъснял полет да искат плащане на обезщетение, следва да се напомни, че Съдът се е основал на положението на пътниците на отменени полети, които са премаршрутирани съгласно член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004, доколкото тяхното положение е сходно с положението на пътниците на закъснял полет и доколкото двете категории пътници по принцип се уведомяват в самия момент на инцидента, който затруднява техния въздушен превоз¹⁶. От друга страна, тези две категории пътници достигат своя краен пункт на пристигане по-късно от предварително планираното време по разписание и поради това претърпяват аналогична загуба на време¹⁷. По-нататък, Съдът е отбелязал, че в случаите на премаршрутиране по член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от този регламент пътниците разполагат с предвиденото в член 7 от същия право на обезщетение, когато, без да извършва премаршрутиране, превозвачът не им осигурява полет, който да заминава не по-рано от един час преди началото на полета по разписание и да достига техния краен пункт на пристигане по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание. В този смисъл посочените пътници придобиват право на обезщетение, когато претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа спрямо предварително планираната от превозвача продължителност¹⁸.

48. Следователно от това Съдът прави извода, че пътниците на закъснели полети могат да се позовават на правото на обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, когато поради такива полети претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, тоест когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание¹⁹.

49. Вследствие на това с оглед на всичко гореизложено считам че членове 5, 6 и 7 от този регламент трябва да бъдат тълкувани в смисъл, че пътниците на закъснели полети могат да се позовават на правото на обезщетение по член 7 от същия регламент, когато поради закъснял полет претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, тоест когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание.

14 — Вж. Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе (точка 68 и цитираната съдебна практика).

15 — Вж. в това отношение точки 88—90 от заключението на генералния адвокат Sharpston по дело Sturgeon и др., по което е постановено посоченото по-горе решение.

16 — Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе (точки 55 и 56).

17 — Пак там (точка 56).

18 — Пак там (точка 57).

19 — Пак там (точка 61).

50. При това положение не следва да се отговаря на втория въпрос, поставен от High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court).

2. По съвместимостта на членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 с Конвенцията от Монреал, с принципа на пропорционалност и с принципа на правна сигурност

51. Amtsgericht Köln иска по същество да се установи какво е съотношението между правото на обезщетение, предвидено в член 7 от Регламент № 261/2004, и членове 19 и 29 от Конвенцията от Монреал, доколкото тези последни разпоредби изключват некомпенсационното обезщетяване на вреди, причинени от закъснение при превода на пътници.

52. От друга страна, High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) на практика иска да се установи, в случай че според Съда пътниците на закъснели полети могат да искат обезщетението по член 7 от този регламент, дали тази разпоредба е изцяло или отчасти невалидна поради несъвместимост с Конвенцията от Монреал, нарушение на принципа на пропорционалност и/или нарушение на принципа на правна сигурност.

53. Що се отнася до съвместимостта на правото на обезщетение по член 7 от този регламент с членове 19 и 29 от Конвенцията от Монреал, следва да се напомни, че според Съда всяко закъснение във въздушния транспорт може да причини най-общо два вида вреди, тоест, от една страна, вреди, които са почти еднакви за всички пътници и чието поправяне може да се извърши под формата на стандартизирано и незабавно предоставяне на помощ и оказване на грижа на всички заинтересовани лица, и от друга страна, индивидуални вреди, свързани с основанията за тяхното пътуване, чието поправяне изисква преценка във всеки отделен случай на размера на причинените щети, вследствие на което те могат да бъдат предмет на последващо и индивидуализирано обезщетяване²⁰.

54. Конвенцията от Монреал цели да уреди условията за обезщетяване на този втори вид вреди²¹. При положение че посочените в член 6 от Регламент № 261/2004 помощ и оказване на грижа на пътниците при голямо закъснение на полет представляват стандартизирани и незабавни мерки, те не се явяват част от мерките, чиито условия за упражняване са определени в тази конвенция²².

55. Също както помощта и оказването на грижа, обезщетяването по член 7 от този регламент представлява стандартизирана и незабавна мярка, която цели поправяне на вредата, състояща се за пътника, ползващ въздушен транспорт, чийто полет по-конкретно е закъснял, в необратима загуба на време²³. Това се потвърждава от фиксирания характер на това обезщетение, чийто размер зависи не от индивидуално претърпяната вреда, а от изминатото или подлежащото на изминаване разстояние на полета, както и от общия характер на същото, тъй като това обезщетение е приложимо за всички пътници, които отговарят на условията за ползването му.

56. Ето защо считам, че член 7 от Регламент № 261/2004 е съвместим с членове 19 и 29 от Конвенцията от Монреал.

20 — Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе (точка 43). Вж. също Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе (точка 51).

21 — Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе (точка 44).

22 — Пак там (точка 46).

23 — Вж. в този смисъл Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе (точка 52).

57. Що се отнася до принципа на пропорционалност, Съдът вече е имал повод да се произнесе по съвместимостта на член 7 от този регламент с подобен принцип²⁴. В това отношение той е приел, че сами по себе си мерките по членове 5 и 6 от този регламент²⁵ са в състояние да поправят незабавно някои вреди, понесени от пътниците, ползващи въздушен транспорт, в случай на отмяна или голямо закъснение на полет, и по този начин те позволяват да се гарантира високо равнище на защита на заинтересованите лица, каквото се цели с Регламент № 261/2004²⁶.

58. Впрочем Съдът е посочил, че безспорно обхватът на различните мерки, възприети от законодателя на Съюза, е различен в зависимост от значимостта на вредите, причинени на пътниците, която се преценява въз основа на продължителността на закъснението и изчакването на следващия полет или на срока, в който заинтересованите лица са информирани за отмяната на полета. При това положение така възприетите критерии за определяне на правото на пътниците да се ползват от тези мерки изобщо не изглеждат несъобразени с изискването за пропорционалност²⁷.

59. Някои страни в споровете по главното производство освен това изтъкват довода, че обезщетяването на пътниците на закъснели полети води до налагане на произволно и прекомерно тежко финансово задължение на въздушните превозвачи. Това обезщетение било несъразмерно с оглед на преследваната с Регламент № 261/2004 цел.

60. В това отношение според цифровите данни, съобщени на Европейската комисия от Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол), по-малко от 1,2 % от полетите могат да попаднат в приложното поле на разпоредбите на този регламент относно закъснените полети. Впрочем по-малко от 0,5 % от закъснените полети имат закъснение от три часа или повече, независимо дали закъснението се дължи на извънредни обстоятелства. Процентът на полетите, чието закъснение поражда право на обезщетението по член 7 от този регламент, възлиза на по-малко от 0,15 %²⁸.

61. Следователно закъсненията от повече от три часа, които дават право на това обезщетение, явно не са чести. При това положение последиците от обезщетяването, дължимо в случай на закъснение от повече от три часа, не ми изглеждат несъразмерни с оглед на целта на Регламент № 261/2004, която се състои, нека напомним, в гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушния транспорт.

62. Това е вярно в още по-голяма степен, както е приел Съдът в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, доколкото въздушните превозвачи не са длъжни да плащат обезщетение, ако могат да докажат, че отмяната или голямото закъснение е причинена или причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки, тоест от обстоятелства, които се намират извън ефективния контрол на въздушния превозвач²⁹. Освен това изпълнението на задълженията по Регламент № 261/2004 не накърнява правото на тези превозвачи да търсят обезщетение от всяко лице, което е причинило закъснението, в това число от трети лица, в съответствие с член 13 от този регламент³⁰. Накрая,

24 — Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе (точка 81).

25 — Тези мерки се изразяват в помощта и в оказването на грижа на пътниците, както те са предвидени в членове 8 и 9 от Регламент № 261/2004, както и в обезщетяването, предвидено в член 7 от същия.

26 — Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе (точка 84).

27 — Пак там (точка 85).

28 — Вж. работен документ на службите на Комисията, придружаващ съобщението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета от 11 април 2011 година относно прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети (SEC(2011) 428 окончателен). Този документ е достъпен на английски език.

29 — Вж. точка 67 от това решение.

30 — Точка 68 от посоченото решение.

Съдът е постановил също, че размерът на обезщетението, което се дължи на пътник на закъснял полет, достигнал своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното време за пристигане по разписание, може да се намали с 50 % в съответствие с член 7, параграф 2, буква в) от този регламент, когато при полети, които не попадат в приложното поле на член 7, параграф 2, букви а) и б), закъснението е по-малко от четири часа³¹. Следователно наложеното на въздушните превозвачи финансово задължение при закъснение на полет от повече от три часа може да бъде равно на нула или значително намалено.

63. Поради това с оглед на гореизложеното считам, че член 7 от Регламент № 261/2004 е съобразен с принципа на пропорционалност.

64. Накрая, запитващата юрисдикция по дело C-629/10 иска по същество да се установи дали тълкуването на тази разпоредба, дадено от Съда в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, е съвместимо с принципа на правна сигурност.

65. Според ищците по главното производство по дело C-629/10 това тълкуване нарушава принципа на правна сигурност, доколкото то е в разрез с ясения и недвусмислен текст на Регламент № 261/2004, с намерението на законодателя на Съюза и с Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе.

66. По причините, изложени в точки 31—48 от настоящото заключение, считам, че посоченото тълкуване не противоречи на принципа на правна сигурност.

67. С оглед на гореизложените обстоятелства считам, че членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 са съвместими с Конвенцията от Монреал, с принципа на пропорционалност и с принципа на правна сигурност.

3. По действието във времето на решението, което следва да бъде постановено

68. Ищците по главното производство по дело C-629/10 искат от Съда да ограничи последиците във времето на решението, което следва да бъде постановено, ако отговори съответно утвърдително и отрицателно на първия и третия въпрос, поставени от High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), по това дело. Те не желаят членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 да могат да бъдат изтъквани за обосноваване на исканията на пътниците за обезщетение във връзка със закъснели полети преди датата на постановяване на решението по настоящите дела, освен що се отнася до пътниците, които към тази дата вече са предявили иски за такова обезщетение.

69. В това отношение следва да се напомни, че тълкуването, което Съдът дава на норма от правото на Съюза при упражняване на компетентността си по член 267 ДФЕС, уточнява и изяснява значението и приложното поле на тази норма, както тя трябва или е трябвало да се разбира и прилага от момента на нейното влизане в сила. От това следва, че така разтълкувана, нормата може и трябва да се прилага от Съда дори към правоотношения, възникнали и установени преди решението по искането за тълкуване, ако освен това са налице условията, които позволяват пред компетентните юрисдикции да се отнесе спор по прилагането на посочената норма³².

31 — Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе (точка 63).

32 — Вж. по-специално Решение от 6 март 2007 г. по дело Meilicke и др. (C-292/04, Сборник, стр. I-1835, точка 34 и цитираната съдебна практика).

70. Съдът може по изключение, като се имат предвид сериозните трудности, които може да породи неговото решение по отношение на минал период, да ограничи възможността за заинтересованите лица да се позовават на тълкуването на разпоредба на правото на Съюза, дадено от него в образувано по преюдициално запитване производство³³.

71. Впрочем Съдът е посочил, че е необходимо да се определи един-единствен момент, който да установява действието във времето на поисканото тълкуване, което той прави във връзка с разпоредба на правото на Съюза. В това отношение принципът, че ограничение се допуска само в решението по исканото тълкуване, гарантира равно третиране по отношение на това право на държавите членки и другите правни субекти и по този начин изпълнява и произтичащите от принципа на правната сигурност изисквания³⁴.

72. По настоящите дела подложените на тълкуване разпоредби на правото на Съюза са членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004. По същество от Съда се иска да установи дали тези разпоредби трябва да бъдат тълкувани в смисъл, че въздушният превозвач е длъжен да заплати обезщетение на пътниците на закъснял полет. Съдът вече е имал повод да се произнесе по този въпрос в Решение по дело *Sturgeon* и др., посочено по-горе³⁵, и настоящите преюдициални въпроси на практика целят само да се установи дали той потвърждава тълкуването на посочените разпоредби, което е дал в това решение.

73. Следва обаче да се констатира, че в посоченото решение Съдът не е ограничил във времето неговото действие.

74. Вследствие на това считам, че не трябва да се ограничава във времето действието на решението, което следва да бъде постановено по настоящите дела.

75. Доколкото предлагам на Съда да отговори утвърдително на първия въпрос, поставен от High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), по дело C-629/10, не е необходимо да се отговаря на петия поставен от този съд въпрос.

V – Заключение

76. С оглед на изложените по-горе съображения предлагам на Съда да отговори на въпросите, поставени от *Amtsgericht Köln* и от High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), по следния начин:

„Членове 5, 6 и 7 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, трябва да се тълкуват в смисъл, че:

- пътниците на закъснели полети могат да се позовават на правото на обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, когато поради такива полети претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, тоест когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание,

33 — Вж. по-специално Решение от 29 юли 2010 г. по дело *Brouwer* (C-577/08, Сборник, стр. I-7489, точка 33). Вж. също Решение по дело *Meilicke* и др., посочено по-горе (точка 35).

34 — Решение по дело *Meilicke* и др., посочено по-горе (точка 37).

35 — Вж. точка 69 от това решение.

- са съвместими с подписаната на 9 декември 1999 г. в Монреал конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, с принципа на пропорционалност и с принципа на правна сигурност“.