



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ

Г-Н У. ВОТ

представено на 19 април 2012 година¹

Дело C-22/11

Finnair Oyj
срещу
Timy Lassooy

(Преюдициално запитване, отправено от Korkein oikeus (Финландия))

„Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Обезщетяване на пътници при отказан достъп на борда — Понятие „отказан достъп на борда“ — Изключване на квалификацията „отказан достъп на борда“ — Отмяна на полет поради стачка в държавата на заминаване — Реорганизация на полетите след отменения полет — Право на обезщетение на пътниците от тези полети“

1. С настоящото преюдициално запитване от Съда за първи път се иска тълкуване на понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламент (ЕО) № 261/2004². Тази разпоредба определя отказания достъп на борда като отказ да се превозват пътници с даден полет, въпреки че те надлежно са се представили за качване на борда, освен в случаите, когато има основателни причини да им се откаже достъп на борда, като например причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността или с неподходящи документи за пътуване. Съгласно член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004, ако на пътник се откаже достъп на борда против неговата воля, той има право на обезщетение във фиксиран размер.

2. Настоящият случай е свързан със спор между авиокомпанията Finnair Oyj³ и г-н Lassooy. Той резервирал място за полета Барселона—Хелзинки на 30 юли 2006 г. в 11,40 ч. Поради стачка на летището в Барселона (Испания) на 28 юли 2006 г. Finnair решава да реорганизира полетите си, предвидени за 28, 29 и 30 юли 2006 г., и отказва достъп на борда на г-н Lassooy, като с полета, с който е трябвало да лети, Finnair превозва с предимство пътниците, които вследствие на стачката не са могли да заминат с редовния полет на 29 юли 2006 г. В случая г-н Lassooy се позовава на член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 и счита, че по силата на тази разпоредба Finnair трябва да му плати обезщетение.

3. Поради това Korkein oikeus (Върховен съд на Финландия) иска да установи дали понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 обхваща само случаите на отказан достъп на борда поради продажба на повече билети от наличните места или включва и други случаи, като например отказан достъп на борда поради реорганизация на полетите вследствие на извънредни обстоятелства.

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

3 — Наричана по-нататък „Finnair“.

4. Освен това запитващата юрисдикция иска да установи дали квалификацията „отказан достъп на борда“ може се изключи по причини, които не са свързани с пътника, и по-специално по причини, свързани с извънредни обстоятелства.

5. В настоящото заключение ще изложа основанията, поради които считам, че понятието за отказан достъп на борда обхваща не само случаите на продажба на повече билети от наличните места, но и случаите, свързани с други причини, като например оперативните причини.

6. След това ще разясня защо според мен член 2, буква й) и член 4 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че извънредни обстоятелства не могат да бъдат основателна причина да се откаже достъп на борда, тъй като квалификацията „отказан достъп на борда“ може да бъде изключена само по отношение на отказан достъп на борда на пътници, който е обоснован с причини, свързани с личното положение на тези пътници. Също така ще посоча основанията, поради които считам, че член 4, параграф 3 и член 5, параграф 3 от този регламент трябва да се тълкуват в смисъл, че въздушен превозвач не може да се позовава на засегналите даден полет извънредни обстоятелства, за да бъде освободен от задължението си за обезщетяване спрямо пътника, на когото отказва достъп на борда на следващ полет, ако обосновава отказа с реорганизация на този полет вследствие на извънредните обстоятелства.

7. Накрая ще изложа основанията, поради които считам, че това тълкуване не противоречи на принципа на равно третиране.

I – Правна уредба

8. В съображение 1 от Регламент № 261/2004 се посочва, че действията на Европейската общност в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците.

9. 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 осъществяването 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.

10. Съгласно член 2, буква й) от същия регламент „отказан достъп на борда“ означава отказ да се превозват пътници с даден полет, въпреки че те са се представили за качване на борда съгласно условията, изложени в член 3, параграф 2, освен в случаите, когато има основателни причини да им се откаже достъп на борда, като например причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността, или неподходящи документи за пътуване“.

11. Член 4 от Регламент № 261/2004 гласи следното:

„1. Когато опериращ въздушен превозвач по разумни причини има вероятност да откаже достъп на борда, той първо следва да апелира към доброволци да се откажат от техните резервации в замяна на определени облаги според условия, съгласувани между съответния пътник и опериращия въздушен превозвач. На доброволците се предоставя необходимата помощ по член 8, като тази помощ е в допълнение към облагите, споменати в настоящия параграф.

2. Ако се явят недостатъчен брой доброволци, за да могат останалите пътници с резервации да се качат на борда, тогава опериращият въздушен превозвач може да откаже достъп на борда на пътници против тяхната воля.

3. Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги [обезщетява] незабавно по член 7 и им предоставя необходимата помощ по членове 8 и 9“.

12. Съгласно член 5, параграф 3 от този регламент опериращият въздушен превозвач не е длъжен за изплаща дължимото по принцип обезщетение при отмяна на полет, ако може да докаже, че отмяната е причинена от настъпването на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки.

13. Член 7, параграф 1, буква б) от посочения регламент във връзка с член 4 от същия предвижда обезщетение във фиксиран размер от 400 EUR за пътниците, на които е отказан достъп на борда за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра.

14. Членове 8 и 9 от Регламент № 261/2004 във връзка с член 4 от същия предвиждат право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране, както и право на грижа в полза на пътниците, на които е отказан достъп на борда.

II – Фактите и главното производство

15. Поради стачка на персонала на летището в Барселона на 28 юли 2006 г. се налага да бъде отменен извършваният от Finnair редовен полет Барселона—Хелзинки в 11,40 ч. Finnair решава да реорганизира полетите си, за да не се налага пътниците от този полет да чакат прекалено дълго.

16. Така тези пътници са превозени до Хелзинки (Финландия) с полета на следващия ден — 29 юли 2006 г. в 11,40 ч., както и със специално предназначен за целта полет в 21,40 ч. същия ден. В резултат от тази реорганизация част от пътниците, които си купили билет за полета на 29 юли 2006 г. в 11,40 ч., е трябвало да изчакат до 30 юли 2006 г., за да стигнат до Хелзинки с редовния полет в 11,40 ч. и с полет в 21,40 ч., също предназначен специално за тази цел. Освен това някои пътници като г-н Lassooy, които са си купили билет за полета на 30 юли 2006 г. в 11,40 ч. и които надлежно са се представили за качване на борда, заминават за Хелзинки със специалния полет в 21,40 ч.

17. Тъй като счита, че Finnair му е отказала достъп на борда по смисъла на член 4 от Регламент № 261/2004, г-н Lassooy предявява иск пред Helsingin käräjäoikeus (първоинстанционен съд в Хелзинки) за осъждане на Finnair да му плати предвиденото в член 7, параграф 1, буква б) от същия регламент обезщетение.

18. С решение от 19 декември 2008 г. Helsingin käräjäoikeus отхвърля предявения иск от г-н Lassooy, с довода че посоченият регламент се отнася само до обезщетяването на пътници поради отказан достъп на борда, свързан с продажба на повече билети от наличните места по търговски съображения. Тази юрисдикция счита, че член 4 от Регламент № 261/2004 не е приложим, тъй като е имало реорганизация на полетите. Тя приема, че полетът на г-н Lassooy е бил отменен, въпреки че в действителност този полет е извършен.

19. Г-н Lassooy подава въззивна жалба до Helsingin hovioikeus (Апелативен съд Хелзинки). С решение, постановено на 31 август 2009 г., последният констатира, че Finnair е отказала на г-н Lassooy достъп на борда против волята му. Тази юрисдикция приема, че полетът не е отменен, тъй като самолетът е излял в момента, посочен в потвърдената резервация на г-н Lassooy, и е имал същите идентификационни данни като тези в резервацията. От текста на Регламент № 261/2004 и от подготвителните работи за приемането му Helsingin hovioikeus прави извод, че освен в случаите на продадени повече билети от наличните места този регламент се прилага и в някои случаи на отказан достъп на борда по оперативни причини. Ето защо Finnair не е освободена от отговорността да плати обезщетение по причини, свързани със стачката, и е длъжна да обезщети г-н Lassooy съгласно член 7 от посочения регламент. Helsingin hovioikeus отменя решението от 19 декември 2008 г. и осъжда Finnair да плати 400 EUR ведно с дължимите лихви.

20. Finnair подава касационна жалба до Korkein oikeus. Последният има съмнения относно тълкуването, което следва да даде на разпоредбите на Регламент № 261/2004. Поради това решава да спре производството и да постави на Съда няколко преюдициални въпроса.

III – Преюдициалните въпроси

21. Korkein oikeus поставя на Съда следните преюдициални въпроси:

- „1) Трябва ли Регламент [...] № 261/2004, и в частност член 4 от него, да се тълкува в смисъл, че се прилага само в случаите на отказан достъп на борда, поради това че по търговски съображения въздушният превозвач е продал повече билети от наличните места, или [този] регламент е приложим и тогава, когато е отказан достъп на борда по други причини, например оперативни?
- 2) Трябва ли разпоредбата на член 2, буква й) от Регламент [№ 261/2004] да се тълкува в смисъл, че посочените там основателни причини се свеждат само до фактори, свързани с пътниците, или отказът за достъп на борда може да бъде обоснован и с други причини? Ако [този] регламент трябва да се разбира в смисъл, че отказът за достъп на борда може да е обоснован и с причини, които не са свързани с пътниците, възможно ли е да се приеме, че отказът за достъп на борда може да бъде обоснован и поради реорганизация на полетите вследствие на извънредни обстоятелства по смисъла на съображения 14 и 15 от [посочения] регламент?
- 3) Трябва ли Регламент [№ 261/2004] да се тълкува в смисъл, че въздушният превозвач може да бъде освободен от отговорността си съгласно член 5, параграф 3 от [същия регламент] не само по отношение на полета, отменен от него поради извънредни обстоятелства, но и по отношение на пътуващите със следващите полети, ако се е опитал да разпредели тежестта на отрицателните последици от настъпило извънредно обстоятелство — например стачка — върху по-голяма от пътниците на отменения полет група пътуващи, реорганизирайки следващите полети така, че никой от пътниците да не бъде забавен прекалено дълго? С други думи, може ли въздушният превозвач да се позовава на извънредни обстоятелства и спрямо пътуващите със следващ полет, за който съответното събитие няма преки последици? В това отношение има ли особена разлика дали положението на пътника и правото му на обезщетение се преценяват от гледна точка на член 4 от Регламент [№ 261/2004], свързан с отказания достъп на борда, или на член 5, свързан с отмяната на полет?“

IV – Анализ

A – Предварителни бележки

22. Считам, че за да се даде ясен отговор на запитващата юрисдикция, въпросите може да се разгледат по следния начин.

23. Първият въпрос се отнася до понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004. По-специално запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали тази разпоредба трябва да се тълкува в смисъл, че посоченото понятие включва само случаите на отказан достъп на борда поради продажба на повече билети от наличните места или обхваща и други случаи, като например отказан достъп на борда поради реорганизация на полети.

24. Според мен вторият и третият въпрос са свързани. Всъщност на практика с тези два въпроса запитващата юрисдикция иска от Съда да разгледа последиците, които може да има настъпването на извънредни обстоятелства за въведената с член 4 от Регламент № 261/2004 система за обезщетяване и помощ.

25. Така с втория си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 2, буква й) от този регламент трябва да се тълкува в смисъл, че квалификацията „отказан достъп на борда“ може да се изключи само по причини, свързани с пътника, на когото е отказан този достъп, или за целите на такова изключване могат да се приемат и други причини, като например реорганизацията на полетите поради извънредни обстоятелства.

26. По-нататък, с първата част от третия въпрос запитващата юрисдикция иска да се установи какъв е обхватът на последиците от отмяната на полет поради извънредни обстоятелства. Всъщност по същество запитващата юрисдикция иска да установи дали освобождаването от задължението за обезщетяване при отмяна на полет поради извънредни обстоятелства, така както е предвидено в член 5, параграф 3 от посочения регламент, може да се приложи към случаите на отказан достъп на борда на следващ полет, ако въздушният превозвач обосновава отказа с реорганизация на този полет вследствие на извънредните обстоятелства.

27. Накрая с втората част от третия въпрос според мен запитващата юрисдикция иска да установи дали е налице неравно третиране на пътниците, чиито полет е бил отменен, в сравнение с тези, на които е отказан достъп на борда, доколкото съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 при извънредни обстоятелства първите не се обезщетяват, докато вторите имат право на обезщетение на основание член 4 от същия регламент.

B – По преюдициалните въпроси

28. При анализа на съдържанието на понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004, Съдът има възможност да се произнесе по обхвата на член 4, параграф 3 от този регламент, който предвижда, че пътник, на когото е отказан достъп на борда против неговата воля, трябва да бъде обезщетен от въздушния превозвач и да му бъде оказана помощ в съответствие с членове 7—9 от посочения регламент.

29. Съгласно постоянната съдебна практика при тълкуването на разпоредба от правото на Съюза следва да се има предвид не само съдържанието ѝ, но и контекстът и целите на правната уредба, от която тя е част⁴.

30. Понятието „отказан достъп на борда“ е определено в член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 като „отказ да се превозват пътници с даден полет, въпреки че те са се представили за качване на борда съгласно условията, изложени в член 3, параграф 2^[5], освен в случаите, когато има основателни причини да им се откаже достъп на борда, като например причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността, или неподходящи документи за пътуване“.

31. Само с прочит на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 не е възможно да се установи дали понятието за отказан достъп на борда включва единствено случаите на продажба на повече билети от наличните места. Следователно намерението на законодателя на Съюза трябва се потърси в контекста на тази разпоредба и предвид преследваните от същия регламент цели.

32. Посоченият регламент трябва да замени Регламент (ЕИО) № 295/91⁶. Всъщност в предложението си за регламент⁷ Европейската комисия посочва, че Регламент № 295/91 все още не възпира въздушните превозвачи от прекомерно честото прилагане на отказ за достъп на борда или на отмяна на полетите, нито пък ги насърчава да компенсират търговските си предимства чрез намаляване на цените за пътниците. Така твърде голям брой пътници продължавали да търпят отрицателните последици от посочените практики⁸.

33. Заявената цел при приемането на Регламент № 261/2004 е да се запълнят празнотите в Регламент № 295/91 и да се ограничи прилагането на отказ за достъп на борда чрез насърчаване на въздушните превозвачи да апелират към доброволци, които приемат да се откажат от резервациите си в замяна на определени облаги, вместо да не се допускат пътници на борда⁹.

34. Следователно с Регламент № 261/2004 законодателят на Съюза е искал да въведе строги и възпиращи правила по отношение на въздушните превозвачи.

35. За постигането на пълно действие на тези правила понятието за отказан достъп на борда трябва да се тълкува разширително и не може да се ограничава до продажбата на повече билети от наличните места. Това ясно следва от подготвителните работи за приемането на посочения регламент. Всъщност според законодателя на Съюза за прилагането на отказ за достъп на борда има две причини. Първата е прехвърлянето към следващ полет на пътници, които не могат да летят с полета, за който имат резервация поради проблеми, свързани с извършването на дейността, като например пристигане със закъснение или отмяна на

4 — Вж. Решение от 19 ноември 2009 г. по дело Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, Сборник, стр. I-10923, точка 41 и цитираната съдебна практика).

5 — По-специално тези условия са следните. Пътникът трябва да има потвърдена резервация за съответния полет и трябва да се представи на гишето за регистрация както е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид от въздушния превозвач, туроператора или упълномощен пътнически агент, а ако не е посочен час, не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане.

6 — Регламент на Съвета от 4 февруари 1991 година относно създаване на общи правила за система за обезщетяване при отказ за качване на борда при редовен въздушен транспорт (ОВ L 36, стр. 5).

7 — Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на въздушните пътници при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, представено от Комисията на 21 декември 2001 г. (COM(2001) 784 окончателен).

8 — Точка 5 от изложението на мотивите.

9 — Вж. Съобщение на Комисията до Европейския парламент от 25 март 2003 г. съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО относно общата позиция на Съвета във връзка с приемането на Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на въздушните пътници при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети (SEC(2003) 361 окончателен, стр. 2).

свързващи полети или замяната на неизправен самолет с такъв с по-малка вместимост. Така прехвърляните пътници създават неочаквано търсене на места, поради което понякога на пътниците от следващия полет се отказва достъп на борда. Втората причина е неявяването на пътник, поради което се прибегва до продажбата на повече билети от наличните места¹⁰.

36. Необходимостта понятието „отказан достъп на борда“ да се тълкува разширително произтича също от целта, към която е насочен Регламент № 261/2004. Всъщност ще припомня, че той цели гарантирането на високо равнище на защита на въздушните пътници, тъй като отказаният достъп на борда причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците¹¹. В това отношение в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, Съдът постановява, че разпоредбите, с които се предоставят права на въздушните пътници, включително разпоредбите, с които се предоставя право на обезщетение, трябва да се тълкуват разширително¹².

37. Ако се приеме обаче, че понятието за отказан достъп на борда обхваща само случаите на продажба на повече билети от наличните места, би се стигнало до лишаване от всякаква защита на пътниците, които се намират в положението на г-н Lassooy.

38. Всъщност във връзка със спора в главното производство ще напомня, че г-н Lassooy надлежно се е представил за качване на борда, което му е отказано поради взетото от Finnair решение за реорганизация на нейните полети и за превозване с предимство на въздушните пътници, чийто полет е бил отменен два дни по-рано поради стачка. Полетът, за който г-н Lassooy е имал резервация, е бил извършен в предвидените час и ден.

39. Следователно, ако се приеме, че на г-н Lassooy не е отказан достъп на борда, той не би могъл да се позове на член 4 от Регламент № 261/2004, нито на разпоредбите на същия регламент, свързани с отмяната на полет, нито пък на тези, които се отнасят до закъсненията. Така пътник, който се оказва в положението на г-н Lassooy, тъй като въздушният превозвач едностранно взема решение за реорганизация на полетите си, не би попаднал в нито една от категориите, предвиждащи мерки за защита на въздушните пътници, на които се причинява сериозно безпокойство и неудобство. Въздушният превозвач не би бил длъжен нито да му плати обезщетение за причинената вреда, нито дори да му окаже помощ, тоест на място да задоволи непосредствените нужди на този пътник. Последният би се оказал напълно изоставен, което би било в пълно противоречие с преследваната от Регламента цел, която, ще припомня, е гарантирането на високо равнище на защита на въздушните пътници.

40. Това също така би могло да доведе до стимулиране на опити от страна на някои въздушни превозвачи за заобикаляне на разпоредбите на Регламент № 261/2004 и за неизпълнение на техните задължения, при това пренебрегвайки волята на законодателя на Съюза, който основателно приема, че е необходимо укрепване на правата на въздушните пътници¹³. Така тези превозвачи с лекота биха се позовали на реорганизация на полетите си или на всякакви други причини, различни от продажбата на повече билети от наличните места, за да откажат достъп на борда на пътник и да избегнат да му платят обезщетение или пък да положат грижи за него.

41. Ето защо с оглед на всички изложени съображения считам, че член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието за отказан достъп на борда обхваща не само случаите на продажба на повече билети от наличните места, но и случаите, свързани с други причини, като например оперативните причини.

10 — Вж. точки 7—9 от изложението на мотивите към предложението за регламент, посочено в бележка под линия 7.

11 — Вж. съображения 1 и 2 от посочения регламент.

12 — Вж. точка 45 от това решение и цитираната съдебна практика.

13 — Вж. съображение 4 от този регламент.

42. Макар че според мен понятието за отказан достъп на борда не включва само случаите на продажба на повече билети от наличните места, по-нататък следва да се разгледа въпросът дали квалификацията „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 може да бъде изключена по отношение на положението, в което се намира г-н Lassooy, по причини, свързани с реорганизацията на полетите вследствие на извънредни обстоятелства.

43. Всъщност Finnair счита, че причините, поради които на г-н Lassooy е отказан достъп на борда на полета, за който има резервация, са основателни причини за отказан достъп на борда, тъй като в съответствие с посочената разпоредба те били свързани със здравето, безопасността или сигурността. Освен това според Finnair отказаният на г-н Lassooy достъп на борда бил основателен, тъй като Регламент № 261/2004 предвижда ограничаване на отговорността на въздушния превозвач при извънредни обстоятелства, които не е могъл да избегне. От своя страна запитващата юрисдикция иска да се установи дали основателните причини за отказан достъп на борда не са свързани само с пътника, на когото се отказва този достъп.

44. Макар употребата на израза „като например“ в член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 наистина да показва, че изброяването на причините, поради които квалификацията „отказан достъп на борда“ се изключва, не е изчерпателно, все пак считам, че въпросните причини трябва да се сведат само до причините, свързани с личното положение на пътника.

45. Всъщност по смисъла на тази разпоредба наличието на основателната причина да се откаже достъп на борда води до изключване на всякаква възможност за обезщетяване и оказване на помощ на съответния пътник. Следователно, тъй като е налице дерогация от въведените с този регламент правила за защита в полза на въздушните пътници, извършването тълкуване трябва да бъде ограничително в съответствие с постоянната практика на Съда¹⁴.

46. Особеното за отказания достъп на борда е, че той се отнася за определен пътник, а не за самия полет. Наистина, възможно е достъп на борда на същия полет да се откаже на няколко пътници. За разлика обаче от случаите на отмяна и закъснение, отказаният достъп на борда не засяга по еднакъв начин всички пътници. Въздушния превозвач едностранно взема индивидуална мярка по отношение на пътник, който обаче отговаря на всички необходими условия за достъп на борда.

47. Тази индивидуална мярка няма да е едностранна само ако самият пътник извърши нарушение, например като представи невалидни документи за самоличност или пък с поведението си постави в опасност сигурността на полета и/или на останалите пътници — например ако е в нетрезво състояние или е агресивен. Според мен в такива случаи член 4 от Регламент № 261/2004 е неприложим и пътникът не може да претендира за никакво обезщетение, нито за каквито и да било грижи, тъй като вината за решението да му бъде отказан достъп на борда е негова.

48. В замяна на това считам, че предвид целта на същия регламент за гарантиране на високо равнище на защита на въздушните пътници, решението да се откаже достъп на борда, основано на доводи, които изобщо не са свързани със съответния пътник, не може да води до лишаване на последния от всякаква защита. Всъщност, както вече отбелязах в точки 37—40 от настоящото заключение, ако квалификацията „отказан достъп на борда“ се изключи по отношение на положение като това на г-н Lassooy, това би означавало същият да бъде лишен от всякаво обезщетение и грижи.

14 — Вж. Решение от 13 декември 2001 г. по дело Heininger (C-481/99, Recueil, стр. I-9945, точка 31). Вж. също Решение от 22 декември 2008 г. по дело Wallentin-Hermann (C-549/07, Сборник, стр. I-11061, точка 17 и цитираната съдебна практика).

49. Според мен този анализ не може да се опровергае с факта, че са настъпили извънредни обстоятелства, водещи до реорганизация на полетите на въздушен превозвач, както в настоящия случай.

50. Най-напред, понятието за извънредни обстоятелства следва да се тълкува ограничително, тъй като цели да ограничи и дори да изключи отговорността на въздушния превозвач, когато въпросното обстоятелство не е могло да бъде избегнато дори при вземане на всички разумни мерки¹⁵.

51. По-нататък, констатирам, че съображение 15 от Регламент № 261/2004 посочва, 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*

[¹⁶] на един или повече полети с този самолет“. Законодателят на Съюза явно не предвижда възможност при отказан достъп на борда въздушният превозвач да се позовава на причина, свързана с извънредни обстоятелства. Както правилно отбелязва финландското правителство, в това отношение дори при отмяна или закъснение, което се дължи на извънредни обстоятелства, пътникът има право на премаршрутиране и грижи на основание членове 5 и 6 от този регламент. В замяна на това законодателят на Съюза не предвижда нищо подобно за пътник, на когото е отказан достъп на борда. Както бе посочено, съответният пътник се оказва лишен от всякакви грижи и помощ, ако положението му не попада в приложното поле на член 4 от посочения регламент. Според мен това със сигурност потвърждава, че законодателят на Съюза не е предвиждал възможност за изключване на квалификацията „отказан достъп на борда“ по причини, свързани с настъпването на извънредни обстоятелства.

52. Според мен същите констатации се налагат по отношение на възможността за включване в обхвата на освобождаването от задължението за обезщетяване при отмяна на полет поради извънредни обстоятелства на случая на отказ за достъп на борда на следващ полет, когато въздушният превозвач обосновава отказа с реорганизация на този полет вследствие на извънредните обстоятелства.

53. Освен това ще добавя, че от съображение 15 от Регламент № 261/2004 следва, че извънредни обстоятелства има, когато решението за управление на трафика засяга *определен самолет в определен ден*¹⁷. В настоящия случай извънредните обстоятелства, а именно стачката на персонала на летището, е засегнала само полета на 28 юли 2006 г. в 11,40 ч., тъй като само той е бил отменен. Макар че посочените обстоятелства действително са направили този полет невъзможен, тъй като Finnair няма никакъв контрол върху засегналите летището в Барселона събития, това не е така по отношение на полетите на 29 и 30 юли 2006 г., тъй като Finnair свободно е могла да реши дали да превози с предимство пътниците от полета на 28 юли 2006 г. По никакъв начин стачката на летището в Барселона в този ден не принуждава Finnair да откаже достъп на борда на г-н Lassoou два дни след отменения полет.

54. Finnair самостоятелно взема решение за реорганизация на полетите, а такова решение не може да води до лишаването от всякаква защита на въздушния пътник, който надлежно се е представил за качване на борда.

55. Наистина Finnair не може да носи отговорността за стачката на летището. От подготвителните работи за приемането на Регламент № 261/2004 обаче следва, че въведената от законодателя на Съюза система за обезщетяване и помощ на въздушните пътници преди всичко цели тяхната защита. Така законодателят на Съюза приема опростено

15 — Вж. съображение 14 от Регламент № 261/2004.

16 — Курсивът е мой.

17 — Курсивът е мой.

разрешение, по силата на което за всички задължения, свързани с посочената система, отговорност носи осигуряващият полета превозвач. Това е практически разрешение, като се има предвид, че осигуряващият полета превозвач разполага с персонал и представители на летищата, чрез които да помага на пътниците. Тази система е пряка, опростена и поради това лесна за разбиране от пътниците¹⁸.

56. Ако въздушният превозвач счита, че не е длъжен да понася последици от стачка на летището, на основание член 13 от Регламент № 261/2004 той има право да иска обезщетение от всеки, включително от трети лица, в съответствие с приложимото национално право.

57. Това тълкуване би могло да се оспори с факта, че пътникът, на когото въздушният превозвач отказва достъп на борда поради извънредни обстоятелства — както в настоящия случай, — би се оказал в по-благоприятно положение в сравнение с пътника, чийто полет е отменен или закъснял поради такива обстоятелства, доколкото първият се обезщетява, а вторият — не. Според финландското правителство това би могло да противоречи на принципа на равно третиране.

58. Съгласно постоянната съдебна практика общият принцип на равно третиране или на недопускане на дискриминация изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано¹⁹. Обратно на твърденията на финландското правителство²⁰ обаче не считам, че пътниците, които са пострадали от отмяна или закъснение на полет, се намират в същото положение като пътниците, на които въздушният превозвач е отказал достъп на борда.

59. Всъщност, както бе посочено в точка 46 от настоящото заключение, отказаният достъп на борда не засяга всички пътници от даден полет, а един или няколко от тях, които обаче надлежно са се представили за качване на борда. Само по силата на едностранно взетото от въздушния превозвач решение пътникът, на когото е отказан достъп на борда, няма да участва в полета, за който има резервация, а този полет ще се извърши в съответствие с предвиденото от въздушния превозвач разписание. Различно е положението при отмяна или закъснение на полет, тъй като в такива случаи всички пътници са еднакво засегнати и потърпевши.

60. Когато отмяната или закъснението на полет се дължи на извънредни обстоятелства, въздушният превозвач не е длъжен да плаща предвиденото в член 7 от Регламент № 261/2004 обезщетение, доколкото този превозвач не е имал никакъв контрол върху събитията²¹. Тъй като посоченият превозвач не е отговорен за причинените на пътниците безпокойство и неудобства, няма основание за плащане на обезщетение, което изпълнява възпираща функция²².

61. Това не е така обаче, когато, както в настоящия случай, на пътника е отказан достъп на борда след реорганизация на полетите по решение на въздушния превозвач поради извънредни обстоятелства. Само с това свое решение въздушният превозвач причинява безпокойство и неудобства на един или няколко пътници, които са избрани напълно произволно. Поради това, тъй като въздушният превозвач е отговорен за причинената вреда, обезщетението се дължи с цел той да бъде възпрян от използване на такава практика и в съответствие с член 4, параграф 1 от Регламент № 261/2004 да предпочете апелането към доброволци, които приемат да се откажат от резервациите си.

18 — Вж. Съобщение на Комисията до Европейския парламент от 25 март 2003 г., посочено в бележка под линия 9, стр. 3.

19 — Вж. Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA (C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 95).

20 — Вж. точка 24 от становището.

21 — Вж. Решение по дело Wallentin-Hermann, посочено по-горе (точка 23), както и Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе (точка 67).

22 — Вж. Съобщение на Комисията до Европейския парламент от 25 март 2003 г., посочено в бележка под линия 9, стр. 3.

62. Ето защо с оглед на всичко изложено дотук смятам, че член 2, буква й) и член 4 от този регламент трябва да се тълкуват в смисъл, че извънредни обстоятелства не могат да бъдат основателна причина да се откаже достъп на борда, тъй като квалификацията като отказан достъп на борда може да бъде изключена само по отношение на отказан достъп на борда на пътници, който е обоснован с причини, свързани с личното положение на тези пътници.

63. Освен това член 4, параграф 3 и член 5, параграф 3 от посочения регламент трябва да се тълкуват в смисъл, че въздушен превозвач не може да се позовава на засегналите даден полет извънредни обстоятелства, за да бъде освободен от задължението си за обезщетяване спрямо пътника, на когото отказва достъп на борда на следващ полет, когато обосновава отказа с реорганизация на този полет вследствие на извънредните обстоятелства.

64. Това тълкуване не противоречи на принципа на равно третиране.

V – Заключение

65. Предвид всички гореизложени съображения предлагам на Съда да даде на Korkein oikeus следния отговор:

- „1) Член 2, буква й) 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 тълкува в смисъл, че понятието за отказан достъп на борда обхваща не само случаите на продажба на повече билети от наличните места, но и случаите, свързани с други причини, като например оперативните причини.
- 2) Член 2, буква й) и член 4 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че извънредните обстоятелства не могат да бъдат основателна причина да се откаже достъп на борда, тъй като квалификацията като отказан достъп на борда може да бъде изключена само по отношение на отказан достъп на борда на пътници, който е обоснован с причини, свързани с личното положение на тези пътници.

Член 4, параграф 3, и член 5, параграф 3 от този регламент трябва да се тълкуват в смисъл, че въздушен превозвач не може да се позовава на засегналите даден полет извънредни обстоятелства, за да бъде освободен от задължението си за обезщетяване спрямо пътника, на когото отказва достъп на борда на следващ полет, когато обосновава отказа с реорганизация на този полет вследствие на извънредните обстоятелства.

Това тълкуване не противоречи на принципа на равно третиране“.