



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

4 октомври 2012 година *

„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“

По дело C-22/11

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Korkein oikeus (Финландия) с акт от 13 януари 2011 г., постъпил в Съда на 17 януари 2011 г., в рамките на производство по дело

Finnair Oyj

срещу

Timy Lassooy,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: г-н К. Lenaerts, председател на състав, г-н J. Malenovský, г-н Е. Juhász, г-н Т. von Danwitz и г-н D. Šváby (докладчик), съдии,

генерален адвокат: г-н Y. Bot,

секретар: г-жа С. Strömholm, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 1 март 2012 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за Finnair Oyj, от Т. Väätäinen, asianajaja,
- за г-н Lassooy, от г-жа М. Wilska, kuluttaja-asiamies, и г-жа Р. Hannula, както и от г-н J. Suurla, lakimiehet,
- за финландското правителство, от г-жа Н. Leppo, в качеството на представител,
- за френското правителство, от г-н G. de Bergues и г-н М. Perrot, в качеството на представители,

* Език на производството: фински.

- за италианското правителство, от г-жа G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от г-н G. Aiello, avvocato dello Stato,
- за австрийското правителство, от г-н A. Posch, в качеството на представител,
- за полското правителство, от г-н M. Szpunar, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от г-н I. Koskinen и г-н K. Simonsson, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 19 април 2012 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 2, буква й) и членове 4 и 5 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).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между авиокомпания Finnair Oyj (наричана по-нататък „Finnair“) и г-н Lassoou вследствие на отказ на последната да го обезщети за отказания му достъп на борда на полет от Барселона (Испания) до Хелзинки (Финландия) на 30 юли 2006 г.

Правна уредба

Регламент (ЕИО) № 295/91

- 3 Регламент (ЕИО) № 295/91 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) е предвиждал в член 1:

„Настоящия регламент изгражда общи минимални правила, приложими когато на пътниците се отказва достъп до претоварен редовен полет, за който те имат валиден билет и потвърдена резервация, излитащ от летище, намиращо се на територията на държава членка, за която се отнася Договорът [ЕО], независимо от държавата, в която е регистриран въздушният превозвач, националността на пътника и крайния пункт на пристигане“ [неофициален превод].

Регламент № 261/2004

- 4 Съображения 1, 3, 4, 9, 10, 14 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на клиента.

[...]

- (3) Докато [Регламент № 295/91] създаде основна защита за пътниците, броят на пътниците, на които се отказва достъп на борда против тяхната воля, остава твърде голям, както и на тези, засегнати от отменени полети без предварително предупреждение и от големи закъснения.
- (4) Следователно Общността следва да повиши стандартите на защита, установени с този регламент, за да се увеличат правата на пътниците и да се гарантира, че въздушните превозвачи оперират при хармонизирани условия на либерализиран пазар.

[...]

- (9) Броят на пътниците с отказан достъп на борда против тяхната воля следва да се намали, като се изисква от въздушните превозвачи да апелират към доброволци да се откажат от техните резервации, в замяна на определени облаги, вместо да отказват достъп на борда на пътниците, и като напълно [обезщетят] тези, на които окончателно им е отказан достъп на борда.
- (10) Пътници с отказан достъп на борда против тяхната воля следва да могат или да отменят своите полети с възстановяване стойността на билетите, или да ги продължат при задоволителни условия, и следователно, за тях следва да се положат съответни грижи, докато чакат по-късен полет.

[...]

- (14) Съгласно Конвенцията от Монреал, 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 въздушния превозвач.
- (15) Извънредни обстоятелства се смята, че 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 необходимите мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети“.

5 Член 2 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Определения“, гласи:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

- й) „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;

[...]“.

6 Член 3 от Регламента, озаглавен „Приложно поле“, предвижда в параграф 2:

„Параграф 1 се прилага, при условие че пътниците:

а) имат потвърдена резервация за съответния полет и, освен в случая с отмяната, посочен в член 5, се представят на гишето за регистрация:

— като е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид (включително по електронен път) от въздушния превозвач, туроператора или упълномощен пътнически агент,

или, ако не е посочен час,

— не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане; или

[...]“.

7 Член 4 от същия регламент, озаглавен „Отказан достъп на борда“, има следното съдържание:

„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“.

8 Член 5 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отмяна“, предвижда в параграф 3:

„Опериращ въздушен превозвач не е длъжен [д]а 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“.

9 Член 7 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на обезщетение“, гласи в параграф 1:

„При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

[...]

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра;

[...]“.

10 Членове 8 и 9 от този регламент във връзка с член 4 от същия предвиждат право на възстановяване на стойността на билетите или премаршрутиране, както и право на грижа в полза на пътниците, на които е отказан достъп на борда.

- 11 Член 13 от същия регламент, озаглавен „Право на поправка на вредите“, гласи:

„В случаите, когато опериращ въздушен превозвач плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от настоящия регламент, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално, настоящият регламент по никакъв начин не ограничава опериращия въздушен превозвач да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което опериращият въздушен превозвач има договор. По същия начин, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или трето лице, различно от пътника, с когото опериращ въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от опериращия въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

- 12 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 последващите си полети, за да не се налага пътниците от този полет да чакат прекалено дълго.
- 13 Така тези пътници са превозени до Хелзинки 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 са 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. или с полет в 21,40 ч., 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 надлежно са се представили за качване на борда, пристигат в Хелзинки със специалния полет в 21,40 ч. на същия ден.
- 14 Тъй като счита, че без основателни причини 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. С решение от 19 декември 2008 г. тази юрисдикция отхвърля неговото искане за обезщетяване, като приема, че посоченият регламент се отнася само до обезщетяването на пътници поради отказан достъп на борда, свързан с положения, при които по търговски съображения са продадени повече билети, отколкото са наличните места. Посочената юрисдикция счита, че този член 4 не е приложим в конкретния случай, доколкото авиокомпанията е извършила реорганизация на полетите вследствие на стачка на летището в Барселона — извънредно обстоятелство, по отношение на което Finnair е взела всички мерки, които е можело да се изискват от нея.
- 15 С решение от 31 август 2009 г. Helsingin hovioikeus (апелативен съд, Хелзинки) отменя решението на Helsingin käräjäoikeus и осъжда Finnair да плати на г-н Lassooy сумата от 400 EUR. Във връзка с това сезираната с апелативната жалба юрисдикция счита, че Регламент № 261/2004 се прилага не само в случаите на повече продадени билети, отколкото са наличните места, но и при отказан достъп на борда по оперативни причини, като по този начин изключва възможността въздушният превозвач да бъде освободен от своето задължение за обезщетяване поради причини, свързани със стачка.
- 16 В рамките на жалба, подадена от Finnair пред Korkein oikeus (Върховният съд), тази юрисдикция излага своите съмнения относно обхвата на задължението за обезщетяване на пътниците, на които е „отказан достъп на борда“, както е посочено в член 4 от Регламент № 261/2004, причините, които могат да обосноват „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й)

от този регламент, и възможността за въздушен превозвач да се позове на извънредните обстоятелства по член 5, параграф 3 от същия регламент по отношение на полетите след полета, който е бил отменен поради такива обстоятелства.

17 Именно в този контекст Korkein oikeus решава да спре производството и да постави 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, отколкото са наличните места, или Регламентът 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 Регламентът 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 Регламента?
- 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 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 Регламента, свързан с отказания достъп на борда, или на член 5, свързан с отмяната на полет?“

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 18 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че включва само случаите на отказан достъп на борда поради продажба на повече билети, отколкото са наличните места, или е приложимо и тогава, когато е отказан достъп на борда по други причини, например оперативни.
- 19 Следва да се констатира, че текстът на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004, който определя понятието „отказан достъп на борда“, не обвързва подобен отказ с наличието на положение, при което въпросният въздушен превозвач по търговски съображения е извършил „продажба на повече билети, отколкото са наличните места“ за съответния полет.

- 20 Колкото до контекста на посочената разпоредба и целите на правната уредба, от която тя е част, не само от съображения 3, 4, 9 и 10 от Регламент № 261/2004, но и от подготвителните документи във връзка с него, по-специално от 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 Европейските общности на 21 декември 2001 г. (COM(2001) 784 окончателен), става ясно, че с приемането на този регламент законодателят на Съюза е искал да намали броя на пътниците, на които се отказва достъп на борда против тяхната воля, който по това време бил твърде голям, като запълни празнотите на Регламент № 295/91, който се ограничавал да предвиди в приложение на член 1 от него общи минимални правила, приложими за пътниците, на които е отказан достъп до редовен полет, за който са продадени повече билети, отколкото са наличните места.
- 21 Именно в този контекст с член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 посоченият законодател премахва от определението за „отказан достъп на борда“ всяко позоваване на причината, поради която превозвачът отказва да превози даден пътник.
- 22 По този начин законодателят на Съюза разширява обхвата на посоченото определение, в което дотогава е попадал единствено посоченият в член 1 от Регламент № 295/91 случай на отказан достъп на борда поради продажба на повече билети, отколкото са наличните места, и му придава по-широк смисъл, обхващащ всички хипотези, при които въздушен превозвач отказва да превози даден пътник.
- 23 Това тълкуване се потвърждава от констатацията, че ограничаването на обхвата на понятието „отказан достъп на борда“ единствено до случаите на полети, за които са продадени повече билети, отколкото са наличните места, на практика би довело до значително намаляване на защитата, предоставена на пътниците по силата на Регламент № 261/2004, и следователно би било в разрез с посочената в съображение 1 от него цел за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, което оправдава широко тълкуване на признатите на пътниците права (вж. в този смисъл Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA, C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 69, както и Решение от 22 декември 2008 г. по дело Wallentin-Hermann, C-549/07, Сборник, стр. I-11061, точка 18).
- 24 Както е посочил генералният адвокат в точка 37 от заключението си, ако все пак се приеме, че понятието за отказан достъп на борда обхваща само случаите на продажба на повече билети, отколкото са наличните места, би се стигнало до пълно лишаване от защита на пътниците, намиращи се, подобно на жалбоподателя по главното производство, в положение, за което, както при извършената по търговски съображения продажба на повече билети, отколкото са наличните места, тези пътници не са виновни, като им бъде отнета възможността да се позоват на член 4 от Регламент № 261/2004, който в параграф 3 препраща към разпоредбите на този регламент относно правата на обезщетение, на възстановяване стойността на билетите или на премаршрутиране, както и на оказване на грижа, предвидени в членове 7—9 от същия регламент.
- 25 Вследствие на това трябва да се квалифицира като „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от този регламент отказаният от страна на въздушния превозвач достъп на борда на пътник, който се е представил за качване на борда съгласно условията по член 3, параграф 2 от Регламент № 261/2004, когато причина за отказа е реорганизацията на извършваните от този превозвач полети.

26 С оглед на изложеното по-горе на първия въпрос следва да се отговори, че понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) и член 4 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че то обхваща не само случаите на отказан достъп на борда поради продажба на повече билети, отколкото са наличните места, но и случаите на отказан достъп на борда поради други причини, като например оперативните причини.

По втория и третия въпрос

27 С втория и третия си въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали с „извънредни обстоятелства“, накарали въздушен превозвач да реорганизира полетите след тяхното настъпване, може да се обоснове „отказан достъп на борда“ на пътник на един от тези по-късни полети и да се освободи този превозвач от неговото задължение за обезщетяване на основание член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 спрямо пътника, на който отказва достъпа на борда на един от тези полети, извършени след настъпването на посочените обстоятелства.

28 На първо място, запитващата юрисдикция иска да установи дали квалификацията „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 може да се отхвърли само по причини, свързани със самите пътници, или дали причини, които не са свързани с тях, и по-специално с реорганизацията на полетите от превозвач вследствие на настъпили за него „извънредни обстоятелства“, също могат да са пречка за подобно квалифициране.

29 В това отношение следва да се напомни, че този член 2, буква й) изключва квалификацията „отказан достъп на борда“ на две групи основания. Първата група основания е свързана с неспазване от страна на пътник, който се е представил за качване на борда, на условията по член 3, параграф 2 от този регламент. Втората група основания се отнася до случаи, в които за този отказ има основателни причини, „например причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността, или неподходящи документи за пътуване“.

30 Първата група основания не засяга делото по главното производство. Колкото до втората група, следва да се отбележи, че нито една от изрично споменатите в посочения член 2, буква й) причини не е релевантна в делото по главното производство. Все пак, като е използвал наречието „например“, законодателят на Съюза е искал да предостави неизчерпателен списък на хипотези, при които отказаният достъп на борда може да е обоснован.

31 При все това от подобна формулировка не би могъл да се направи изводът, че за обоснован отказан достъп на борда трябва да се счита отказаният достъп на борда поради оперативна причина, като разглежданата в делото по главното производство.

32 Всъщност положението, разглеждано в делото по главното производство, е подобно на отказан достъп на борда поради „първоначална“ продажба на повече билети, отколкото са наличните места, доколкото въздушният превозвач е преразпределил мястото на жалбоподателя с цел да превози други пътници и доколкото самият превозвач е избрал кои от множеството пътници да превози.

33 Наистина това преразпределяне е било направено с цел да не се налага пътниците на отменените поради извънредни обстоятелства полети да чакат прекалено дълго. При все това посочената причина не е сравнима с изрично посочените в член 2, буква й) от Регламент № 261/2004, доколкото тя по никакъв начин не може да се вмени на пътника, на когото е отказан достъп на борда.

- 34 Не може да се приеме, че въздушен превозвач може, позовавайки се на интереса на други пътници да бъдат превозени в разумен срок, да разширява значително хипотезите, в които би имал право да откаже основателно достъп на борда на пътник. Това задължително ще доведе до пълно лишаване от защита на подобен пътник, което би било в разрез с предмета на Регламент № 261/2004, насочен към гарантиране на високо равнище на защита на пътниците посредством широко тълкуване на признатите им права.
- 35 На второ място, запитващата юрисдикция поставя на Съда въпроса за възможността въздушен превозвач да се освободи от своето задължение за обезщетяване поради „отказан достъп на борда“, предвидено в член 4, параграф 3 и член 7 от Регламент № 261/2004, на основание че посоченият отказ е направен поради реорганизацията на полетите на този превозвач вследствие на настъпването на „извънредни обстоятелства“.
- 36 В това отношение следва да се посочи, че за разлика от член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, член 2, буква й) и член 4 от същия не предвиждат, че при „отказан достъп на борда“, свързан с „извънредни обстоятелства“, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки, въздушен превозвач е освободен от своето задължение за обезщетяване на пътниците, на които е отказал достъп на борда против тяхната воля (вж. по аналогия Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точка 37). Следва, че законодателят на Съюза не е предвидил възможност за отпадане на посоченото обезщетение поради причини, свързани с настъпването на „извънредни обстоятелства“.
- 37 Впрочем от съображение 15 от Регламент № 261/2004 следва, че „извънредни[те] обстоятелства“ могат да се отнасят само за „определен самолет в определен ден“, което не е така в случай на достъп на борда, отказан на пътник поради реорганизация на полетите, вследствие на това, че подобни обстоятелства са засегнали предходен полет. Всъщност понятието „извънредни обстоятелства“ цели да ограничи задълженията на въздушния превозвач, даже да го освободи от тях, когато въпросното събитие не е могло да бъде избегнато, дори да са били взети всички необходими мерки. Както обаче посочва генералният адвокат в точка 53 от заключението си, ако подобен превозвач е длъжен да отмени полет, предвиден в деня на стачка на персонала на летище, а след това реши да реорганизира своите последващи полети, по никакъв начин не може да се счита, че този превозвач е бил принуден от посочената стачка да откаже достъп на борда на пътник, който надлежно се е представил за качване на борда два дни след отмяната на посочения полет.
- 38 При това положение с оглед на изведеното от постоянната практика на Съда (вж. в този смисъл Решение по дело Wallentin-Hermann, посочено по-горе, точка 17 и цитираната съдебна практика) изискване за стриктно тълкуване на изключенията от разпоредбите, предоставящи права на пътниците, не следва да се приема, че въздушният превозвач може да се освободи от задължението си за обезщетяване в случай на „отказан достъп на борда“, на основание че отказът е породен от реорганизацията на полетите на този превозвач вследствие на настъпили „извънредни обстоятелства“.
- 39 Впрочем следва да се напомни, че изпълнените задължения от страна на въздушните превозвачи по силата на Регламент № 261/2004 не са пречка за последните да поискат поправка на вредите от всяко лице, причинило „отказан достъп на борда“, включително от трети лица, както е предвидено в член 13 от този регламент. При това положение подобно поправка на вредите може да намали, дори да премахне финансовата тежест, понесена от посочените превозвачи в резултат от тези задължения (Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точка 90).
- 40 С оглед на гореизложените съображения на втория и третия въпрос следва да се отговори, че член 2, буква й) и член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че с „извънредни обстоятелства“, накарали въздушният превозвач да реорганизира полетите след тяхното настъпване, не може да се обоснове „отказан достъп на борда“ на посочените

по-късни полети, нито да се освободи този превозвач от неговото задължение за обезщетяване на основание член 4, параграф 3 от същия регламент, спрямо пътника, на който отказва достъпа на борда на един от тези полети, извършени след настъпването на посочените обстоятелства.+

По съдебните разноски

- 41 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

- 1) **Понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) и член 4 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 обхваща не само случаите на отказан достъп на борда поради продажба на повече билети, отколкото са наличните места, но и случаите на отказан достъп на борда поради други причини, като например оперативните причини.**
- 2) **Член 2, буква й) и член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че с „извънредни обстоятелства“, накарали въздушният превозвач да реорганизира полетите след тяхното настъпване, не може да се обоснове „отказан достъп на борда“ на посочените по-късни полети, нито да се освободи този превозвач от неговото задължение за обезщетяване на основание член 4, параграф 3 от същия регламент, спрямо пътника, на който отказва достъпа на борда на един от тези полети, извършени след настъпването на посочените обстоятелства.**

Подписи