



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

23 октомври 2012 година *

„Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Членове 5–7 — Конвенция от Монреал — Членове 19 и 29 — Право на обезщетение при закъснение на полет — Съвместимост“

По съединени дела C-581/10 и C-629/10

с предмет преюдициални запитвания, отправени на основание член 267 ДФЕС от Amtsgericht Köln (Германия) и High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Обединено кралство) с актове съответно от 3 ноември и 10 август 2010 г., постъпили в Съда на 13 и 24 декември 2010 г., в рамките на производства по дела,

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

срещу

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10)

и

The Queen, по искане на:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

срещу

Civil Aviation Authority (C-629/10)

* Езици на производството: немски и английски.

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: г-н V. Skouris, председател, г-н K. Lenaerts, заместник-председател, г-н A. Tizzano, г-н G. Arestis, г-н J. Malenovský (докладчик), г-жа M. Berger, председатели на състав, г-н E. Juhász, г-н A. Borg Barthet, г-н J.-C. Bonichot, г-н D. Šváby и г-жа A. Prechal, съдии,

генерален адвокат: г-н Y. Bot,

секретар: г-жа A. Impellizzeri, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 20 март 2012 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за Deutsche Lufthansa AG, от Ch. Giesecke, Rechtsanwalt,
- за TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd и International Air Transport Association, от г-н L. Van den Hende, solicitor, и г-н D. Anderson, QC,
- за Civil Aviation Authority, от г-н A. Shah, QC,
- за германското правителство, от г-н T. Henze и г-жа J. Kemper, в качеството на представители,
- за правителството на Обединеното кралство, от г-н S. Ossowski, в качеството на представител, подпомаган от г-н D. Beard, QC,
- за френското правителство, от г-н G. de Bergues и г-н M. Perrot, в качеството на представители,
- за полското правителство, от г-н M. Szpunar, както и от г-жа K. Bożekowska-Zawisza и г-жа M. Kamejsza, в качеството на представители,
- за Европейския парламент, от г-жа L.G. Knudsen и г-н A. Troupiotis, в качеството на представители,
- за Съвета на Европейския съюз, от г-жа E. Karlsson и г-н A. De Elera, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от г-н K. Simonsson и г-н K.-P. Wojcik, както и от г-жа N. Yerrell, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 15 май 2012 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалните запитвания се отнасят до тълкуването и валидността на разпоредбите на членове 5—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 (ОВ L 46, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

- 2 Запитването по дело C-581/10 е отправено в рамките на спор между г-н Nelson и неговото семейство (наричани по-нататък общо „членовете на семейство Nelson“), от една страна, и авиокомпания Deutsche Lufthansa AG (наричана по-нататък „Lufthansa“), от друга страна, по повод на отказ на последната да обезщети тези пътници, превозени до летището в пункта на пристигане със закъснение от 24 часа след предварително планираното време за пристигане по разписание.
- 3 Запитването по дело C-629/10 е отправено в рамките на спор между TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd и International Air Transport Association (наричани по-нататък общо „TUI Travel и др.“), от една страна, и Civil Aviation Authority, от друга страна, по повод на отказ на последната да им потвърди, че не тълкува Регламент № 261/2004 в смисъл на задължаващ авиокомпаниите да обезщетяват пътниците при закъснение на техния полет.

Правна уредба

Международно право

- 4 Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., е подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и е одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 година (ОВ 194, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“).
- 5 Членове 17—37 от Конвенцията от Монреал съставляват глава трета от нея, озаглавена „Отговорност на превозвача и размер на обезщетението за вреди“.
- 6 Член 19 от тази конвенция, озаглавен „Закъснение“, предвижда:

„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“.
- 7 Член 22, параграф 1 от споменатата конвенция ограничава отговорността на превозвача при вреди, понесени от пътниците в резултат на закъснение, до размера на 4 150 специални права на тираж за пътник. Параграф 5 от същия член предвижда по същество, че това ограничение не се прилага, ако вредата е причинена от действие или бездействие на превозвача, неговите служители или агенти, в рамките на техните трудови задължения, извършено с намерение да бъде причинена вреда или от груба небрежност и със знанието, че вероятно ще бъде причинена вреда.
- 8 Член 29 от същата конвенция, озаглавен „Основание за искове“, гласи следното:

„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 наказателни[...], наиздателни[...] или всякакви други некомпенса[торни] обезщетения не [се присъждат]“.

Право на Съюза

9 Съображения 1—4 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.
- (2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.
- (3) Докато Регламент (ЕИО) № 295/91 на Съвета от 4 февруари 1991 г. относно създаване на общи правила за система за обезщетяване при отказ за качване на борда при редовен въздушен транспорт [ОВ L 36, стр. 5] 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.

[...]

- (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“.

10 Член 2 от този регламент, озаглавен „Определения“, предвижда:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

- а) „отмяна“ означава не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

11 Член 5, озаглавен „Отмяна“, от същия регламент гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

- а) получават помощ от оперирания въздушен превозвач по член 8; и

[...]

в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:

[...]

iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-[рано] от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане [...] по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[...]

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен да 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.

[...]“.

12 Член 6, озаглавен „Закъснение“, от Регламент № 261/2004 гласи:

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

- а) за два [...] часа [или повече] при полети до 1 500 километра; или
- б) за три [...] часа [или повече] при всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и при всички други полети между 1 500 и 3 500 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“.

13 Озаглавеният „Право на обезщетение“ член 7 от този регламент гласи:

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

- а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;
- б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;
- в) 600 EUR за всички полети, попадащи под букви а) или б).

При определяне на разстоянието базата е последният [...] пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание.

2. Когато на пътниците се предложи премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет съгласно член 8 [и] времето на пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет:

- а) с два часа за всички полети до 1 500 километра; или
- б) с три часа за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра; или
- в) с четири часа за всички полети, попадащи под букви а) и б),

операцият въздушен превозвач може да намали обезщетението, предвидено в параграф 1, с 50 %.

[...]“.

14 Съгласно член 8, параграф 1 от цитирания регламент:

„Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага избор между:

- а)
 - възстановяване до седем дни, по силата на член 7, параграф 3, на пълната стойност на билета на цената, на която е купен, за част или части от неосъществения път, и за част или части от вече осъществения път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, заедно с, когато е уместно,
 - обратен полет до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност;
- б) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност; или
- в) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места“.

Споровете по главното производство и преюдициалните въпроси

Дело C-581/10

- 15 Членовете на семейство Nelson правят резервация на билети за полет от Франкфурт на Майн (Германия) до Лагос (Нигерия) на 27 юли 2007 г., както и за обратния полет LH 565 от Лагос до Франкфурт на Майн на 27 март 2008 г. Часът на излитане по разписание за този обратен полет е 22,50 ч. На 27 март 2008 г. членовете на семейство Nelson пристигат навреме на летището в Лагос. Този полет обаче не е извършен в часа по разписание и те са настанени в хотел. В крайна сметка полет LH 565 е извършен на 29 март 2008 г. в 1,00 ч. с друг самолет,

изпратен от Lufthansa от Франкфурт на Майн, със същия номер на полета и основно със същите пътници. Самолетът пристига във Франкфурт на Майн в 7,10 ч., тоест със закъснение от повече от 24 часа след предварително планираното време за пристигане по разписание.

- 16 След този полет членовете на семейство Nelson сезират запитващата юрисдикция. Те искат по-конкретно заради закъснението Lufthansa да бъде осъдена да плати на всеки от тях сумата от 600 EUR, в която не са включени лихвите, на основание член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004.
- 17 В това отношение Lufthansa изтъква, че след като полетът е бил извършен, не става въпрос за отмяна на полет по смисъла на член 2, буква л) от Регламент № 261/2004, а за закъснение, за което този регламент не предвижда право на обезщетение.
- 18 Запитващата юрисдикция спира производството по делото в очакване на произнасянето на Съда по съединените дела, по които е постановено Решение от 19 ноември 2009 г. по дело Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, Сборник, стр. I-10923). Производството е възобновено след обявяването на това решение.
- 19 Относно посоченото решение Lufthansa поддържа, от една страна, че правото на обезщетение, признато от Съда в полза на пътниците на закъснели полети, не е съвместимо с предвидения в Конвенцията от Монреал режим на обезщетение. От друга страна, тя изтъква, че в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, Съдът е превишил границите на своята компетентност.
- 20 В този контекст Amtsgericht Köln решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
 - „1) Представлява ли правото на обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004 право на некомпенсаторно обезщетение 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 от Регламент № 261/2004, 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 предварително 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 некомпенсаторните 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)?“.

Дело C-629/10

- 21 TUI Travel PLC е международна група, осъществяваща дейност в сферата на организирани почивки, която притежава седем авиокомпани, сред които установената в Обединеното кралство Thomson Airways. British Airways plc и easyJet Airlines Company Ltd са авиокомпани, които извършват редовни международни пътнически полети.
- 22 International Air Transport Association е международна търговска организация, обединяваща около 230 авиокомпани, които извършват 93 % от редовните международни полети.

- 23 Civil Aviation Authority е независимият регулаторен орган на Обединеното кралство в сектора на въздухоплаването. Дейността ѝ обхваща икономическата правна уредба, политиката на въздушното пространство, правната уредба на безопасността и защитата на потребителите. Тя следи за спазването на правната уредба в сектора на въздухоплаването в Обединеното кралство.
- 24 TUI Travel и др. искат от Civil Aviation Authority да потвърди, че не тълкува Регламент № 261/2004 като налагащ задължение на авиокомпаниите да обезщетяват техните пътници при закъснение на полета им. Civil Aviation Authority отказва да удовлетвори това искане, посочвайки, че е обвързана от действието на Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе.
- 25 Вследствие на това TUI Travel и др. сезират запитващата юрисдикция с цел да оспорят позицията на Civil Aviation Authority.
- 26 Като счита, че доводите на TUI Travel и др. не са неоснователни, High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) решава да спре производството по делото и да отпрати до 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] № 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, как евентуално трябва да се ограничи действието във времето на решението на Съда по настоящото дело?
- 5) При отрицателен отговор на първия въпрос, какви евентуални последици трябва да се приеме, че има [Решение по дело 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?“.
- 27 С Определение на председателя на Съда от 30 ноември 2011 г. дела C-581/10 и C-629/10 са съединени за целите на устната фаза на производството и на съдебното решение.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос по дело C-629/10, тоест съществува ли право на обезщетение по силата на Регламент № 261/2004 при закъснение на полет и при какви условия това обезщетение се дължи

- 28 С първия си въпрос по дело C-629/10 запитващата юрисдикция иска да установи по същество дали, и ако е така, при какви условия, пътниците на закъснели полети имат право на обезщетение по силата на Регламент № 261/2004.
- 29 В това отношение следва да се отбележи, че подобно право не е предвидено изрично нито в член 7 от този регламент, нито в друга разпоредба от него.
- 30 При все това от член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 следва, че при условията, уточнени в посочената разпоредба, право на обезщетение с фиксиран размер имат пътниците, чийто полет е отменен, без те да са били предварително уведомени за това или тези, които са информирани за това по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и на които въздушният превозвач не е в състояние да предложи премаршрутиране с полет, който заминава не по-рано от един час преди началото на полета по разписание и пристига в техния краен пункт на пристигане по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание (вж. Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 57).
- 31 Така член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от посочения регламент дава на въздушния превозвач известна свобода на действие, като предложи на пътника на отменения в последния момент полет премаршрутиране, без да е длъжен да го обезщети. В съответствие с тази разпоредба превозвачът разполага с възможността да му предложи премаршрутиране с по-голяма продължителност от тази на отменения полет. При все това, дори превозвачът да използва напълно двете възможности, които тази разпоредба му предоставя, тоест възможността да изтегли с един час по-рано заминаването на посочения пътник и да отложи неговото пристигане с по-малко от два часа, общата продължителност на предложеното премаршрутиране при всички случаи не трябва да надвишава с три часа предвидената по разписание продължителност на отменения полет. При превишаване на това ограничение съответният пътник задължително се обезщетява.
- 32 За сметка на това в този регламент няма разпоредба, която да предоставя изрично обезщетение с фиксиран размер на пътниците, които научават непосредствено преди техния полет или по време на самия полет, че същият ще има значително закъснение и че ще достигнат крайния пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното време за пристигане по разписание.
- 33 В това отношение следва да се припомни, че принципът на равно третиране 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 обосновано (Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 48 и цитираната съдебна практика).
- 34 За целите на прилагането на правото на обезщетение по Регламент № 261/2004 пътниците на закъснели полети и пътниците на отменени полети обаче трябва да се разглеждат като намиращи се в сходно положение, доколкото търпят сходно неудобство, тоест загуба на време, равна на или по-голяма от три часа спрямо предварително планираното разписание на техния полет (вж. Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 54).

- 35 Освен това пътниците, спадащи към едната или другата група, са на практика лишени от възможността да реорганизируют свободно своето пътуване, тъй като са изправени било пред сериозен инцидент при осъществяването на техния полет непосредствено преди или по време на същия, било пред отмяна на полета, вследствие на която евентуално им е предложено премаршрутиране. По този начин, макар по една или друга причина задължително да трябва да достигнат до своя краен пункт на пристигане в даден момент, те по никакъв начин не могат да избегнат присъщата на новото положение загуба на време, тъй като не разполагат в това отношение с никаква свобода на действие.
- 36 Впрочем тези разсъждения са потвърдени в съображение 3 *in fine* от Регламент № 261/2004, което — посочвайки между другото твърде големия брой пътници, засегнати от отменени без предварително предупреждение полети и от големи закъснения — изрично извежда на преден план еквивалентността на неудобствата, понасяни от тези две групи пътници.
- 37 При тези обстоятелства и с оглед на факта, че преследваната от Регламент № 261/2004 цел е повишаване на защитата на всички пътници, ползващи въздушен транспорт, пътниците на закъснели с три часа или повече полети не биха могли да бъдат третирани различно от тези, които се ползват от обезщетението по силата на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от този регламент, тъй като подобно неравно третиране на тези две групи пътници не е надлежно обосновано с оглед на преследваните от този регламент цели (вж. Решение по дело *Sturgeon* и др., посочено по-горе, точки 59 и 60).
- 38 За да се поправи това неравенство обаче Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че пътниците, чиито полети имат значително закъснение, могат да се ползват от същото обезщетение като това на пътниците на отменени полети, тоест предвиденото в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от този регламент (вж. Решение по дело *Sturgeon* и др., посочено по-горе, точка 61).
- 39 Все пак следва да се добави, че с приемането на Регламент № 261/2004 законодателят е целял и да постигне равновесие между интересите на пътниците, ползващи въздушен транспорт, и интересите на въздушните превозвачи. Освен че е установил определени права в полза на тези пътници, в съображение 15 и в член 5, параграф 3 от регламента законодателят същевременно е предвидил, че въздушните превозвачи не са длъжни да заплатят обезщетение, ако могат да докажат, че отмяната или голямото закъснение са причинени 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 превозвач (Решение по дело *Sturgeon* и др., точка 67).
- 40 С оглед на гореизложеното на първия въпрос по дело C-629/10 следва да се отговори, че членове 5—7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че пътниците на закъснели полети имат право на обезщетение по силата на този регламент, ако понасят поради такива полети 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. При все това подобно закъснение не дава право на обезщетение в полза на пътниците, ако въздушният превозвач е в състояние да докаже, че голямото закъснение се дължи на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки, тоест обстоятелства, които се намират извън ефективния контрол на въздушния превозвач.

По първия и втория въпрос по дело C-581/10, както и по третия въпрос, буква а) по дело C-629/10, тоест относно валидността на разпоредбите на членове 5—7 от Регламент № 261/2004 с оглед на Конвенцията от Монреал

- 41 С първия и втория въпрос по дело C-581/10, както и с третия въпрос, буква а) по дело C-629/10 запитващите юрисдикции по същество искат да се установи дали членове 5—7 от Регламент № 261/2004 са валидни с оглед на член 29, второ изречение от Конвенцията от Монреал, когато са тълкувани в смисъл, че пътниците на закъснели полети, които достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание, имат право на обезщетение по силата на този регламент.
- 42 Lufthansa, TUI Travel и др., както и германското правителство и правителството на Обединеното кралство поддържат, че ако посоченият регламент предоставя право на обезщетение на пътниците на закъснели полети, това би било в разрез със самия текст на член 29, второ изречение от Конвенцията от Монреал, който предвижда възможност за предявяване на иск за обезщетение по-конкретно за вреди, причинени от закъснение във въздушния транспорт, и определя във връзка с принципа на обезщетяване на тези пътници конкретни условия и граници, на които релевантните разпоредби на Регламент № 261/2004 не отговарят.
- 43 За сметка на това Lufthansa, TUI Travel и др., както и тези правителства изобщо не оспорват съвместимостта на правото на обезщетение по силата на Регламент № 261/2004 с член 29, второ изречение от Конвенцията от Монреал, що се отнася до пътниците на отменени полети и пътниците, на които е отказан достъп на борда.
- 44 При все това в тази връзка от разглеждането по-конкретно на член 8, параграф 1, буква б) във връзка с член 7, параграф 2 от Регламент № 261/2004 следва, че отказан достъп на борда с премаршрутиране или отмяна на полет с премаршрутиране могат да доведат, от една страна, до закъснение на въздушния транспорт на пътници и от друга страна, до обезщетяване на пътниците, засегнати от подобно закъснение.
- 45 По този начин с техните доводи Lufthansa, TUI Travel и др., както и посочените правителства косвено поставят под съмнение самото право на обезщетение, както е предвидено в Регламент № 261/2004, и в крайна сметка — съвместимостта на членове 5—7 от този регламент с Конвенцията от Монреал.
- 46 В точка 45 от своето Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, Съдът обаче е приел, че нито от членове 19, 22 и 29 от Конвенцията от Монреал, нито от някоя друга разпоредба на тази конвенция следва, че нейните автори са искали да освободят въздушните превозвачи от всякаква друга форма на намеса, различна от предвидените в тези разпоредби, по-конкретно от тези, които биха предприели публичните органи, за да се осигури стандартизирано и незабавно поправяне на вредите, състоящи се в неудобства от закъсненията във въздушния транспорт на пътниците, без последните да трябва да понасят трудностите, свързани с предявяването по съдебен ред на искове за обезщетения.
- 47 Макар и предметът на преюдициалните въпроси относно съвместимостта с Конвенцията от Монреал да се е свеждал до предвидените в член 6 от Регламент № 261/2004 стандартизирани и незабавни мерки за съдействие и оказване на помощ, Съдът не е изключил възможността други мерки, като обезщетяването по член 7 от посочения регламент, да попадат извън приложното поле на Конвенцията от Монреал.
- 48 Последната мярка конкретно е разгледана в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, в което Съдът е уточнил, от една страна, че загубата на време представлява неудобство, посочено в Регламент № 261/2004, подобно на други неудобства, които трябва да се поправят с

предвидените в този регламент мерки. От друга страна, той е установил, че това неудобство трябва да бъде поправено посредством обезщетяване на засегнатите пътници по силата на този регламент (вж. в този смисъл Решение по дело *Sturgeon* и др., посочено по-горе, точки 52 и 61).

- 49 В това отношение следва да се уточни, че подобно на неудобствата, посочени в Решение по дело *IATA и ELFAA*, посочено по-горе, загубата на време не може да се квалифицира като „вреда, причинена от закъснение“, по смисъла на член 19 от Конвенцията от Монреал и поради тази причина тя не попада в приложното поле на член 29 от Конвенцията от Монреал.
- 50 Всъщност член 19 от тази конвенция предполага по-конкретно, че вредата е породена в резултат на закъснение, че съществува причинно-следствена връзка между закъснението и вредата и че вредата е индивидуална за отделните пътници.
- 51 Най-напред обаче загубата на време не е вреда, причинена от закъснение, а представлява неудобство, подобно на други неудобства, присъщи за случаите на отказан достъп на борда, на отмяна на полет и на голямо закъснение и съпътстващи тези случаи, каквито са липсата на удобства или временното лишаване от обичайно достъпните средства за комуникация.
- 52 По-нататък, загубата на време се понася по еднакъв начин от всички пътници на закъснели полети и следователно е възможно да се поправи посредством стандартизирана мярка, без да е необходимо да се извършва каквато и да било преценка на индивидуалното положение на всеки засегнат пътник. По този начин подобна мярка може да се приложи незабавно.
- 53 Накрая, не съществува задължително причинно-следствена връзка между действителното закъснение, от една страна, и загубата на време, считана за релевантна за установяването на наличие на право на обезщетение на основание Регламент № 261/2004 или за изчисляването на размера на последното, от друга страна.
- 54 Всъщност наложеното с Регламент № 261/2004 особено задължение за обезщетяване не възниква вследствие на всяко действително закъснение, а единствено вследствие на закъснение, което води до загуба на време, равна на или по-голяма от три часа спрямо предварително планираното време за пристигане по разписание. Впрочем, докато продължителността на закъснението обикновено представлява фактор, увеличаващ вероятността за нанасяне на по-значителни вреди, предоставяното по силата на този регламент обезщетение с фиксиран размер остава непроменено в това отношение, доколкото продължителността на действителното закъснение над три часа не се взема предвид при изчисляването на размера на дължимото по силата на член 7 от Регламент № 261/2004 обезщетение.
- 55 При това положение присъщата за закъснение на полет загуба на време, която представлява неудобство по смисъла на Регламент № 261/2004 и не може да се квалифицира като „вреда, причинена от закъснение“, по смисъла на член 19 от Конвенцията от Монреал, не попада в приложното поле на член 29 от тази конвенция.
- 56 Ето защо задължението, произтичащо от Регламент № 261/2004 и целящо да се обезщетят пътниците на полетите с голямо закъснение, е съвместимо с член 29 от Конвенцията от Монреал.
- 57 Освен това следва да се констатира, че задължението за обезщетяване, произтичащо от Регламент № 261/2004, е допълнително спрямо член 29 от Конвенцията от Монреал, доколкото предшества задействането на предвидения в този член механизъм (вж. в този смисъл Решение по дело *IATA и ELFAA*, посочено по-горе, точка 46).

- 58 Следователно това задължение за обезщетяване само по себе си не е пречка за засегнатите пътници — ако същото закъснение им причини освен това и индивидуални вреди, даващи им право на обезщетение — да могат да предявят, от друга страна, искове за индивидуално поправяне на вредите при условията, предвидени в Конвенцията от Монреал (вж. в този смисъл Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точки 44 и 47).
- 59 В това отношение при тълкуването на член 12 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Допълнително обезщетяване“, Съдът е констатирал, че този член е предназначен да допълни предвидени в този регламент мерки по такъв начин, че пътниците да бъдат обезщетени за цялата вреда, която са претърпели поради неизпълнението от въздушния превозвач на неговите договорни задължения. В този смисъл посочената разпоредба позволява на националния съд да осъди въздушния превозвач да обезщети пътниците за вредата от неизпълнението на договора за въздушен превоз на различно от Регламент № 261/2004 правно основание, тоест по-специално при условията, предвидени от Конвенцията от Монреал или от националното право (Решение от 13 октомври 2011 г. по дело Sousa Rodríguez и др., C-83/10, Сборник, стр. I-9469, точка 38).
- 60 С оглед на гореизложеното следва да се установи, че при разглеждането на първия и втория въпрос по дело C-581/10, както и на третия въпрос, буква а) по дело C-629/10 не се установи никакво обстоятелство от естество да засегне валидността на разпоредбите на членове 5—7 от Регламент № 261/2004.
- По третия въпрос по дело C-581/10 и третия въпрос, буква в) по дело C-629/10, тоест относно валидността на разпоредбите на членове 5—7 от Регламент № 261/2004 с оглед на принципа на правна сигурност*
- 61 С третия въпрос по дело C-581/10 и с третия въпрос, буква в) по дело C-629/10 запитващите юрисдикции по същество искат да се установи дали разпоредбите на членове 5—7 от Регламент № 261/2004, както са тълкувани в Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, са валидни с оглед на принципа на правна сигурност.
- 62 TUI Travel и др., както и правителството на Обединеното кралство поддържат, че да се тълкува Регламент № 261/2004 в смисъл, че налага задължение за обезщетяване на пътниците на закъснели полети, е в разрез с този принцип. Това тълкуване било несъвместимо, от една страна, с Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, от което следвало, че не съществува никакво задължение за плащане на обезщетение в подобни случаи. От друга страна, то не било съобразено с намерението на законодателя на Съюза, както и с ясния текст на този регламент, от които следвало, че обезщетение се плаща единствено при отказан достъп на борда и при отмяна на полети.
- 63 Тези доводи трябва да се отхвърлят с оглед на установеното по-горе в настоящото решение.
- 64 По-специално що се отнася, най-напред, до съотношението между Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, и Решение по дело Sturgeon и др., от точки 46—48 от настоящото решение следва, че не съществува никакво противоречие между тези две решения, тъй като с второто се прилагат принципите, изведени в първото.
- 65 По-нататък, от точки 30—39 от настоящото решение следва, че тълкуването на Регламент № 261/2004, с което се налага задължение за обезщетяване при големи закъснения на полети, не противоречи на волята на законодателя на Съюза.

- 66 Накрая, що се отнася до яснотата на задълженията, наложени на въздушните превозвачи, следва да се припомни, че принципът на правната сигурност изисква правните субекти да могат да се запознаят по недвусмислен начин със своите права и задължения и да действат съобразно с тях (вж. Решение от 9 юли 1981 г. по дело *Gondrand и Garancini*, 169/80, Recueil, стр. 1931, точка 17, Решение от 13 февруари 1996 г. по дело *Van Es Douane Agenten*, C-143/93, Recueil, стр. I-431, точка 27 и Решение от 14 април 2005 г. по дело *Белгия/Комисия*, C-110/03, Recueil, стр. I-2801, точка 30).
- 67 С оглед обаче на произтичащите от принципа на равно третиране изисквания въздушните превозвачи не могат въз основа на принципа на правна сигурност да претендират, че наложеното им с Регламент № 261/2004 задължение за обезщетяване на пътниците при закъснение на полет до размера на предвидените в регламента суми нарушава последния принцип.
- 68 Освен това, както е отбелязал генералният адвокат в точка 46 от своето заключение, след постановяването на Решение по дело *Sturgeon и др.*, посочено по-горе, пътниците на закъснели полети и въздушните превозвачи могат да знаят недвусмислено от кой момент съответно първите могат да искат изплащане на обезщетение, а вторите са длъжни да платят това обезщетение, като въвеждането на ясно ограничение във времето позволява също да се избегне преценяване от националните съдилища по различен начин на понятието за голямо закъснение, което евентуално би довело до правна несигурност.
- 69 Вследствие на това трябва да се констатира, че при разглеждането на третия въпрос по дело C-581/10 и на третия въпрос, буква в) по дело C-629/10 не е установено никакво обстоятелство от естество да засегне валидността на разпоредбите на членове 5—7 от Регламент № 261/2004.

По третия въпрос, буква б) по дело C-629/10, тоест относно принципа на пропорционалност

- 70 С третия си въпрос, буква б) по дело C-629/10 запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали членове 5—7 от Регламент № 261/2004 са валидни с оглед на принципа на пропорционалност, когато се тълкуват в смисъл, че пътниците на закъснял полет имат право на обезщетение по силата на този регламент.
- 71 Принципът на пропорционалността, който е част от общите принципи на правото на Съюза, изисква актовете на институциите на Европейския съюз да не надхвърлят границите на подходящото и необходимото за постигането на легитимните цели, следвани от разглежданата правна уредба, като се има предвид, че когато съществува избор между няколко подходящи мерки, трябва да се прибегне до мярката, която създава най-малко ограничения, а породените от нея неудобства не трябва да са несъразмерни с тези цели (Решение от 12 март 2002 г. по дело *Omega Air и др.*, C-27/00 и C-122/00, Recueil, стр. I-2569, точка 62 и Решение от 12 януари 2006 г. по дело *Agararproduktion Staebelow*, C-504/04, Recueil, стр. I-679, точка 35).
- 72 В случая следва да се напомни, че Регламент № 261/2004 цели да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт, независимо дали се намират в положение на отказан достъп на борда, отмяна на полет или голямо закъснение на полет, тъй като във всички тези случаи им е причинено сходно по естеството си сериозно безпокойство и неудобство във връзка с въздушния транспорт (вж. Решение по дело *Sturgeon и др.*, посочено по-горе, точка 44).
- 73 TUI Travel и др., както и правителството на Обединеното кралство поддържат, че ако Регламент № 261/2004 се тълкува в смисъл, че предвижда плащане на обезщетение на пътниците при закъснение на техния полет, подобно тълкуване би било несъразмерно с преследваните с този

регламент цели, тъй като би довело до налагане на прекомерна финансова тежест на въздушните превозвачи. Освен това то би имало и несъразмерни последици за пътниците, тъй като има опасност превозвачите да отразят финансовия разход, свързан с това задължение, в своите тарифи, както и да намалят броя на полетите между близки дестинации и обслужването на отдалечени дестинации.

- 74 При все това веднага следва да се напомни в това отношение, че предвиденото в член 7 от Регламент № 261/2004 обезщетение с фиксиран размер позволява да се поправи понесена от пътниците загуба на време, без последните да трябва да доказват, че са претърпели индивидуална вреда. По този начин тази мярка позволява да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушния транспорт, както цели този регламент.
- 75 Като се има предвид необратимият, обективен и лесно определяем характер на понесената загуба на време (вж. по-специално Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 52), мярката, изразяваща се в незабавно предоставяне на всички засегнати от това неудобство пътници на парично обезщетение с фиксиран размер, се оказва особено подходяща.
- 76 Безспорно е вярно, че това обезщетение води до известни финансови последици за въздушните превозвачи. При все това те не могат да се считат за несъразмерни спрямо целта за високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт.
- 77 Всъщност най-напред задължението за обезщетяване, което следва от член 7 от Регламент № 261/2004, се отнася не за всички закъснения, а единствено за големите закъснения.
- 78 По-нататък, размерът на обезщетението, определен на 250, 400 и 600 EUR в зависимост от разстоянието на съответните полети, може още да се намали с 50 % в съответствие с член 7, параграф 2, буква в) от Регламент № 261/2004, когато — при полети, които не попадат в приложното поле на член 7, параграф 2, букви а) и б) от посочения регламент — закъснението е по-малко от четири часа (Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 63).
- 79 Освен това въздушните превозвачи не са длъжни да заплатят посоченото обезщетение, ако могат да докажат, че отмяната или голямото закъснение са причинени 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 превозвач (вж. Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 67).
- 80 Впрочем следва да се посочи, че изпълнението на задълженията по Регламент № 261/2004 не засяга правото на тези превозвачи да търсят обезщетение от всяко лице, което е причинило закъснението, в това число от трети лица, както се предвижда в член 13 от Регламента. Така подобно обезщетение може да намали, дори да премахне финансовата тежест на тези задължения за посочените превозвачи. Освен това, без да се засяга упоменатото право на превозвачите на обезщетение, не е неподходящо тези задължения поначало да тежат върху въздушните превозвачи, с които съответните пътници имат договор за превоз, даващ им право да бъдат превозени с полет, който не би трябвало нито да се отменя, нито да закъснява (Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точка 90 и Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 68).
- 81 Впрочем от съдебната практика следва, че със значимостта, която придобива целта за защита на потребителите, в това число и на пътниците, ползващи въздушен транспорт, може да се обосноват негативни, дори тежки, икономически последици за някои икономически оператори (вж. в този смисъл Решение от 8 юни 2010 г. по дело Vodafone и др., C-58/08, Сборник, стр. I-4999, точки 53 и 69).

- 82 Следва да се добави, както е посочил генералният адвокат в точка 60 от своето заключение, че според представените на Съда данни относно честотата на големите закъснения и относно свързаните с посоченото обезщетяване разходи за авиокомпаниите процентът на полетите, чието закъснение поражда право на обезщетението по силата на Регламент № 261/2004, възлиза на по-малко от 0,15 %.
- 83 Накрая, на Съда не беше представено никакво конкретно доказателство, позволяващо да се установи, че плащането на обезщетение за големи закъснения на полети би довело до увеличаване на тарифите или до намаляване на броя на полетите между близки дестинации и обслужването на отдалечени дестинации.
- 84 Вследствие на това следва да се констатира, че при разглеждането на третия въпрос, буква б) по дело C-629/10 не е установено никакво обстоятелство от естество да засегне валидността на разпоредбите на членове 5—7 от Регламент № 261/2004.

По втория и петия въпрос по дело C-629/10

- 85 Доколкото тези въпроси са поставени в хипотезата на отрицателен отговор на първия въпрос по дело C-629/10, не следва да им се дава отговор.

По четвъртия въпрос по дело C-629/10 относно действието във времето на настоящото решение

- 86 С четвъртия си въпрос по дело C-629/10 запитващата юрисдикция иска да установи какво е действието във времето на настоящото решение, що се отнася до правото на обезщетение на пътниците, чийто полет е закъснял с три часа или повече след предварително планираното време за пристигане по разписание.
- 87 TUI Travel и др. поддържат, че ако отговори утвърдително на първия въпрос и отрицателно на третия въпрос, Съдът трябва да ограничи действието във времето на настоящото решение, така че членове 5—7 от Регламент № 261/2004 да не могат да се изтъкват в подкрепа на искания на пътници за обезщетение във връзка с полети, които са имали закъснения преди датата на постановяване на настоящото решение, освен по отношение на пътници, които вече са предявили по съдебен ред иск за обезщетение към датата на постановяване на това решение. Всъщност към настоящия момент въпреки Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, авиокомпаниите и другите засегнати оператори можели разумно да заключат, че член 7 от Регламент № 261/2004 не се прилага за пътниците на закъснели полети, тъй като това решение било в разрез с ясния текст на този регламент, както и с Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе.
- 88 Във връзка с това следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика тълкуването, което Съдът дава на норма на правото на Съюза при упражняване на компетентността си по член 267 ДФЕС, изяснява и уточнява 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. Следователно, така тълкувана, 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 да се отнесе пред компетентните юрисдикции спорът по прилагането на посочената норма (вж. по-конкретно Решение от 3 октомври 2002 г. по дело Barreira Pérez, C-347/00, Recueil, стр. I-8191, точка 44 и Решение от 17 февруари 2005 г. по дело Linneweber и Akritidis, C-453/02 и C-462/02, Recueil, стр. I-1131, точка 41).

- 89 Съдът може да ограничи единствено по изключение, въз основа на присъщия на правния ред на Съюза общ принцип на правна сигурност, възможността всяко заинтересовано лице да се позове на тълкувана от него разпоредба, за да оспори добросъвестно установени правоотношения (вж. по-специално Решение от 23 май 2000 г. по дело *Buchner и др.*, C-104/98, *Recueil*, стр. I-3625, точка 39, както и Решение по дело *Linneweber и Akritidis*, посочено по-горе, точка 42).
- 90 При спазване на тези условия все пак Съдът е този, който трябва да определи един-единствен момент, считано от който даденото от него тълкуване на разпоредба на правото на Съюза поражда последици.
- 91 В това отношение Съдът вече е приел, че ограничение във времето на действието на подобно тълкуване се допуска само в решението по искането за тълкуване. Този принцип гарантира равно третиране на държавите членки и другите правни субекти с оглед на това право и по този начин изпълнява и произтичащите от принципа на правната сигурност изисквания (Решение от 6 март 2007 г. по дело *Meilicke и др.*, C-292/04, *Сборник*, стр. I-1835, точка 37).
- 92 Поисканото от High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) тълкуване по дело C-629/10 се отнася до правото на обезщетение по силата на Регламент № 261/2004, дължимо на пътниците, които ползват въздушен транспорт и понасят поради закъснение на техния полет 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. В това отношение още от точка 61 от Решение по дело *Sturgeon и др.*, посочено по-горе, става ясно, че пътниците, ползващи въздушен транспорт, имат подобно право.
- 93 Следва обаче да се установи, че в последното решение Съдът не е ограничил действието във времето на тълкуването на Регламент № 261/2004 относно споменатото в предходната точка право на обезщетение.
- 94 Следователно няма основание за ограничаване на действието във времето на настоящото решение.

По съдебните разноски

- 95 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 (голям състав) реши:

- 1) Членове 5—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 имат право на обезщетение по силата на този регламент, ако понасят поради такива полети 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. При все това подобно закъснение не дава право на обезщетение в полза на пътниците, ако въздушният превозвач е в състояние да докаже, че голямото**

закъснение се дължи на извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки, тоест обстоятелства, които се намират извън ефективния контрол на въздушния превозвач.

- 2) При разглеждането на преюдициалните въпроси не е установено никакво обстоятелство от естество да засегне валидността на разпоредбите на членове 5—7 от Регламент № 261/2004.**

Подписи