



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

31 януари 2013 година *

„Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Понятие за извънредни обстоятелства — Задължение за оказване на помощ на пътниците при отмяна на полет поради „извънредни обстоятелства“ — Изригване на вулкан, довело до затварянето на въздушното пространство — Изригване на вулкана Ейяфятлайокутл в Исландия“

По дело C-12/11

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Дъблин Metropolitan District Court (Ирландия) с акт от 10 ноември 2010 г., постъпил в Съда на 10 януари 2011 г., в рамките на производство по дело

Denise McDonagh

срещу

Ryanair Ltd,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: г-н К. Lenaerts, изпълняващ функцията на председател на трети състав, г-н Е. Juhász, г-н G. Arestis, г-н Т. von Danwitz и г-н D. Šváby (докладчик), съдии,

генерален адвокат: г-н Y. Bot,

секретар: г-жа R. Şereş, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 9 февруари 2012 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за г-жа McDonagh, от г-н J. Hennessy, solicitor,
- за Ryanair Ltd, от G. Berrisch, Rechtsanwalt, г-н M. Hayden, Senior Counsel, и г-н R. Aylward, Barrister-at-Law,
- за германското правителство, от г-н Т. Henze и г-жа J. Kemper, в качеството на представители,
- за френското правителство, от г-н G. de Bergues и г-н M. Perrot, в качеството на представители,

* Език на производството: английски.

- за полското правителство, от г-н М. Szpunar, в качеството на представител,
- за правителството на Обединеното кралство, от г-н S. Ossowski, в качеството на представител,
- 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-жа N. Yerrell, в качеството на представители

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 22 март 2012 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването и преценката на валидността на член 5, параграф 1, буква б) и член 9 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 г-жа McDonagh и Ryanair Ltd (наричана по-нататък „Ryanair“) по повод на отказ на последната да предостави на г-жа McDonagh грижата, предвидена в член 5, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 вследствие на изригването на вулкана Ейяфятлайокутл в Исландия, довело до отмяната на нейния полет и в по-широк мащаб до затварянето на част от европейското въздушно пространство.

Правна уредба

Международното право

- 3 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“).
- 4 Последната алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал гласи:
„убедени, че колективните действия на държавите за по-нататъшна хармонизация и систематизиране на някои правила, уреждащи международния въздушен превоз, чрез нова конвенция са най-подходящото средство за постигане на справедливо равновесие на интересите [...]“.

5 Съгласно член 29 от тази конвенция:

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

Правото на Съюза

6 Съображения 1, 2, 14 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия[та] 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 [потребителите].

(2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.

[...]

(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 [осъществяването] 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 [разумните] мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети“.

7 Член 5 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отмяна“, гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

- а) получават помощ от опериращия въздушен превозвач по член 8; и
- б) получават помощ от опериращия въздушен превозвач по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2, както и при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след заминаването, така както е било планирано за отменения полет, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и
- в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:
 - і) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или

- ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или
- 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-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[...]

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен за изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които [не биха могли да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни] мерки.

[...]“.

8 В член 8 от този регламент са определени начините за предоставяне на помощта на пътниците от въздушния превозвач във връзка с тяхното право на възстановяване или на премаршрутиране.

9 Член 9 от посочения регламент, озаглавен „Право на грижа“, има следното съдържание:

„1. Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага бесплатно:

- а) храна и напитки според времето за изчакване;
- б) настаняване в хотел в случаите,
 - когато се налага престой за една или повече нощи, или
 - когато се налага допълнителен престой към първоначално предвидения от пътника;
- в) превоз между летището и мястото за настаняване (хотел или друго място).

2. Освен това, на пътниците се предлагат две безплатни телефонни обаждания, телекс или факс съобщения, или електронни съобщения.

[...]“.

10 Под заглавието „Допълнително обезщетяване“, член 12, параграф 1 от същия регламент предвижда, че „[н]астоящият регламент се прилага, без да се засягат правата на пътника за допълнително обезщетяване. Обезщетението, предоставено по този регламент, може да се приспадне от такова обезщетение“.

11 Член 16 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Нарушения“, съдържа следното:

„1. Всяка държава членка определя орган, който отговаря за прилагането на настоящия регламент по отношение на полети от летища, разположени на нейна територия и полети от трета страна до такива летища. Когато е целесъобразно, този орган предприема мерки, необходими за гарантиране зачитането на правата на пътниците. Държавите членки информират Комисията за органа, определен съгласно настоящия параграф.

[...]

3. Санкциите, определени от държавите членки за нарушения на настоящия регламент, са ефективни, съразмерни и с възпиращ ефект“.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

12 На 11 февруари 2010 г. г-жа McDonagh прави резервация за полет на Ryanair от Фаро (Португалия) до Дъблин (Ирландия), предвиден на 17 април 2010 г., на цена 98 EUR. На 20 март 2010 г. започва изригването на вулкана Ейяфятлайокутл в Исландия. На 14 април 2010 г. той влиза в експлозивна фаза, като създава облак от вулканична пепел в европейското въздушно пространство. На 15 април 2010 г. отговарящите за въздушния трафик органи затварят въздушното пространство на повечето държави членки поради наличието на опасност за самолетите.

13 На 17 април 2010 г. полетът на г-жа McDonagh е отменен поради затварянето на въздушното пространство над Ирландия. На 22 април 2010 г. полетите на Ryanair между Европейския континент и Ирландия са възстановени и г-жа McDonagh успява да се завърне в Дъблин едва на 24 април 2010 г.

14 През периода между 17 и 24 април 2010 г. Ryanair не полага грижа за жалбоподателката по главното производство съгласно условията, предвидени в член 9 от Регламент № 261/2004.

15 Г-жа McDonagh сезира запитващата юрисдикция с жалба срещу Ryanair, целяща да получи обезщетение в размер на 1 129,41 EUR, съответстващи на разходите за храна, напитки, квартира и транспорт, които тя е направила през този период.

16 От своя страна Ryanair изтъква, че затварянето на част от европейското въздушно пространство вследствие на изригването на вулкана Ейяфятлайокутл представлява не просто „извънредни обстоятелства“ по смисъла на Регламент № 261/2004, а „свръхизвънредни обстоятелства“, които я освобождават не само от задължението ѝ за обезщетение, но и от задълженията ѝ за полагане на грижа на основание членове 5 и 9 от този регламент.

17 С оглед на неговите съмнения относно въпроса дали задължението за полагане на грижа може да бъде ограничено при обстоятелства като разглежданите в делото по главното производство и като счита, че Съдът все още не е постановявал решение по този въпрос, Dublin Metropolitan District Court решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Представяват ли обстоятелства като затварянето на европейското въздушно пространство поради изригването на вулкана Ейяфятлайокутл в Исландия, което предизвика мащабно и продължително прекъсване на пътуванията по въздуха, нещо повече от „извънредни обстоятелства“ по смисъла на Регламент № 261/2004?

- 2) Ако отговорът на първия въпрос е утвърдителен, изключва ли се при такива обстоятелства задължението за полагане на грижа на основание членове 5 и 9 [от Регламент № 261/2004]?
- 3) Ако отговорът на въпрос 2 е отрицателен, невалидни ли са членове 5 и 9 [от Регламент № 261/2004], доколкото те нарушават принципа на пропорционалност, принципа на недопускане на дискриминация и принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал, и членове 16 и 17 от Хартата на основните права на Европейския съюз [наричана по-нататък „Хартата“]?
- 4) Трябва ли задължението по членове 5 и 9 [от Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че съдържа мълчаливо ограничаване като максимална продължителност и/или максимален размер на полаганата грижа в случаите, когато отмяната е в резултат на „извънредни обстоятелства“?
- 5) Ако отговорът на въпрос 4 е отрицателен, невалидни ли са членове 5 и 9 [от Регламент № 261/2004], доколкото те нарушават принципа на пропорционалност и принципа на недопускане на дискриминация, принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал, и членове 16 и 17 от [Хартата]?”.

По преюдициалните въпроси

По допустимостта

- 18 Съветът на Европейския съюз изтъква по същество, че въпросите са недопустими, поради факта че не са релевантни за спора по главното производство, доколкото при отмяна на полет, независимо каква е причината за това, пътниците, ползващи въздушен транспорт, не могат да изтъкнат пред национална юрисдикция неизпълнението от страна на въздушен превозвач на неговото задължение за полагане на грижа, предвидено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004, с цел да получат обезщетение от последния.
- 19 В това отношение следва да се напомни, че по смисъла на член 5, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 при отмяна на полет въздушният превозвач предлага на пътниците, при условията, определени в тази буква, поемане на разноските за храна и напитки, настаняване и право на съобщения, предвидени в член 9 от посочения регламент.
- 20 Съдът вече е имал повод да уточни, че при неизпълнение от страна на въздушен превозвач на задълженията му по силата на посочения член 9, пътник, ползващ въздушен транспорт, може да упражни правото си на обезщетяване, позовавайки се обстоятелствата, посочени в същите тези разпоредби (вж. в този смисъл Решение от 13 октомври 2011 г. по дело Sousa Rodríguez и др., C-83/10, Сборник, стр. I-9469, точка 44), доколкото подобно искане не може да се схваща като целящо да се получи обезщетение, предназначено да компенсира, на принципа на индивидуално поправяне, вредата, понесена в резултат от отмяната на съответния полет, при условията, предвидени по-конкретно в член 22 от Конвенцията от Монреал (вж. в този смисъл Решение по дело Sousa Rodríguez и др., посочено по-горе, точка 38).
- 21 Всъщност искане като разглежданото в делото по главното производство цели да се получи, от страна на въздушния превозвач, изпълнение посредством равностойна престация на неговото задължение за полагане на грижа по член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004, за което задължение следва да се напомни, че то предшества предвидения в Конвенцията от Монреал режим (вж. Решение от 22 декември 2008 г. по дело Wallentin-Hermann, C-549/07, Сборник, стр. I-11061, точка 32, както и Решение от 23 октомври 2012 г. по дело Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, точка 57).

- 22 Обстоятелството, подчертано в това отношение от Съвета, че всяка държава членка определя орган, отговарящ за прилагането на Регламент № 261/2004, който евентуално взема необходимите мерки за спазването на правата на пътниците и който може да бъде сезиран от всеки пътник с оплакване относно нарушение на този регламент в съответствие с член 16 от него, не е от естество да постави под въпрос правото на пътник на подобно възстановяване.
- 23 Всъщност не би могло посоченият член да се тълкува като запазващ единствено за националните органи, отговарящи за прилагането на Регламент № 261/2004, правото да санкционират неспазването от страна на въздушните превозвачи на тяхното задължение за полагане на грижа по член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от този регламент.
- 24 Вследствие на това следва да се заключи, че пътник, ползващ въздушен транспорт, може да изтъкне пред национална юрисдикция неспазването от страна на въздушен превозвач на неговото задължение за полагане на грижа, предвидено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004, с цел да получи обезщетение от последния за разходите, които същият е трябвало да поеме по силата на посочените разпоредби.
- 25 Следователно, тъй като въпросите са релевантни за решаването на спора, преюдициалното запитване е допустимо.

По съществуващото на спора

По първия въпрос

- 26 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 5 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че обстоятелства като затварянето на част от европейското въздушно пространство вследствие на изригването на вулкана Ейяфятлайокутл представляват по смисъла на този регламент „извънредни обстоятелства“, които не освобождават въздушните превозвачи от тяхното задължение за полагане на грижа, предвидено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004, или напротив, и поради техния конкретен обхват, те надхвърлят рамките на това понятие, като по този начин освобождават тези въздушни превозвачи от това задължение.
- 27 В самото начало следва да се установи, че понятието „извънредни обстоятелства“ не е сред понятията, определени в член 2 от Регламент № 261/2004 или в другите разпоредби на този регламент, въпреки че от съображения 14 и 15 от този регламент се извежда неизчерпателен списък на тези обстоятелства.
- 28 В този контекст в съответствие с постоянната съдебна практика определянето на значението и обхвата на термините, за които общностното право не предоставя никакво определение, следва да се осъществява в съответствие с обичайното им значение в разговорния език, като се държи сметка за контекста, в който те се използват, и за целите, преследвани от правната уредба, от която представляват част (Решение по дело Wallentin-Hermann, посочено по-горе, точка 17).
- 29 Според разговорния език с термина „извънредни обстоятелства“ се обозначават буквално обстоятелства, които излизат „извън обикновеното“. В контекста на въздушния транспорт те посочват събитие, което не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния превозвач и се намира извън ефективния му контрол поради своето естество или произход (Решение по дело Wallentin-Hermann, посочено по-горе, точка 23). С други думи, както посочва генералният адвокат в точка 34 от своето заключение, това са всички обстоятелства, които са извън контрола на въздушния превозвач, независимо от естеството и тежестта им.

- 30 В Регламент № 261/2004 няма никакво указание, позволяващо да се заключи, че той признава, освен споменатите в член 5, параграф 3 от него „извънредни обстоятелства“, отделна категория „особено извънредни“ събития, която би имала за последица да освободи въздушния превозвач от всичките му задължения, включително тези по член 9 от посочения регламент.
- 31 По-нататък, що се отнася до контекста и целите, преследвани с член 5 от Регламент № 261/2004, който определя задълженията на въздушния превозвач при отмяна на полет, трябва да се напомни, от една страна, че при настъпване на извънредни обстоятелства параграф 3 от този член освобождава въздушния превозвач единствено от неговото задължение за обезщетяване по член 7 от този регламент. По този начин законодателят на Съюза е преценил, че въздушният превозвач има задължението за полагане на грижа по член 9 от същия регламент независимо от събитието, което е довело до отмяната на полета. От друга страна, от съображения 1 и 2 на Регламент № 261/2004 ясно следва, че той цели да се гарантира високо равнище на защита на пътниците и да се отчитат изцяло изискванията за защита на потребителите, тъй като отмяната на полет причинява сериозно неудобство на пътниците (Решение по дело Wallentin-Hermann, посочено по-горе, точка 18, както и Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 72).
- 32 Ако обаче поради техния произход и обхват обстоятелства като разглежданите в делото по главното производство излизат извън рамките на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на Регламент № 261/2004, подобно тълкуване би било в разрез не само със значението на това понятие в разговорния език, но и с целите на посочения регламент.
- 33 Всъщност подобно тълкуване би довело до задължение на въздушните превозвачи да полагат грижа на основание член 9 от Регламент № 261/2004 за ползващи въздушен транспорт пътници, които поради отмяна на полет се намират в ограничено по обхвата си некомфортно положение, докато пътници като жалбоподателката по главното производство, които се намират в особено уязвимо състояние, тъй като са принудени да останат няколко дни на дадено летище, биха били лишени от правото да получат тази грижа.
- 34 С оглед на гореизложеното на първия въпрос следва да се отговори, че член 5 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че обстоятелства като затварянето на европейското въздушно пространство поради изригването на вулкана Ейяфятлайокутл представляват „извънредни обстоятелства“ по смисъла на този регламент, които не освобождават въздушните превозвачи от тяхното задължение за полагане на грижа, предвидено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от посочения регламент.
- 35 С оглед на отговора на първия въпрос не е необходимо да се отговаря на втория и третия въпрос.

По четвъртия и петия въпрос

- 36 С четвъртия и петия си въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че при отмяна на полет поради „извънредни обстоятелства“, като разглежданите в делото по главното производство, предвиденото в тези разпоредби задължение за полагане на грижа за пътниците е ограничено във времево или във финансово отношение, и ако това не е така, дали, тълкувани по този начин, посочените разпоредби са невалидни с оглед на принципа на пропорционалност, принципа на недопускане на дискриминация и принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал, и с оглед на членове 16 и 17 от Хартата.

- 37 В това отношение следва да се отбележи, че законодателят на Съюза е искал да организира предвидените в член 5, параграф 1 от Регламент № 261/2004 задължения на въздушните превозвачи при отмяна на полет поради настъпване на „извънредни обстоятелства“.
- 38 Така съгласно съображение 15 и член 5, параграф 3 от този регламент, като дерогация от разпоредбите на параграф 1 от същия член, въздушният превозвач е освободен от задължението си да заплати обезщетение на пътниците на основание член 7 от посочения регламент, ако може да докаже, че отмяната се дължи на извънредни обстоятелства, които не биха могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки, тоест от обстоятелства, които се намират извън ефективния контрол на въздушния превозвач (Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 39).
- 39 В това отношение Съдът е посочил, че при подобни обстоятелства въздушният превозвач се освобождава единствено от неговото задължение за обезщетяване по силата на член 7 от Регламент № 261/2004 и че вследствие на това той продължава да носи задължението за полагане на грижа в съответствие с член 9 от този регламент (вж. в този смисъл Решение от 12 май 2011 г. по дело Eglitis и Ratnieks, C-294/10, Сборник, стр. I-3983, точки 23 и 24).
- 40 Освен това от текста на Регламент № 261/2004 не може да се изведе никакво ограничение, било то във времево или в парично отношение, на задължението за полагане на грижа на пътниците в извънредни обстоятелства, като разглежданите в делото по главното производство.
- 41 Всъщност от член 9 от Регламент № 261/2004 следва, че всички задължения за полагане на грижа за пътниците, чийто полет е отменен, са изцяло в тежест на въздушния превозвач през целия период на изчакване от засегнатите пътници да бъдат премаршрутирани. В този смисъл от параграф 1, буква б) на този член ясно следва, че въздушният превозвач предоставя безплатно настаняване в хотел „според времето за изчакване“.
- 42 Нещо повече, всяко различно тълкуване, имащо за предмет да признае границите, било то като максимална продължителност във времето или като максимален размер на паричната сума, на задължението за въздушния превозвач да положи грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен, би имало за последица да постави под въпрос целите, преследвани с Регламент № 261/2004 и напомнени в точка 31 от настоящото решение, доколкото извън така възприетите граници пътниците биха били лишени от всякакво полагане на грижа и по този начин изоставени. Както обаче генералният адвокат е посочил в точка 52 от своето заключение, полагането на грижа се оказва особено важно при възникването на извънредни обстоятелства с голяма продължителност и именно когато чакането поради отмяната на полет е особено дълго и необходимо да се гарантира, че ползващият въздушен транспорт пътник, чийто полет е бил отменен, ще има достъп до стоките и услугите от първа необходимост, при това докато трае чакането.
- 43 Вследствие на това и противно на твърденията на Ryanair, от Регламент № 261/2004 не би могло да се изведе, че при обстоятелства като тези по главното производство задължението за полагане на грижа на пътниците, посочени в членове 5 и 9 от този регламент, трябва да бъде ограничено във времето или като размер на паричната сума.
- 44 Все пак следва да се провери дали възприетото в предходната точка тълкуване не е в разрез с принципа на пропорционалност, принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал, и с принципа на недопускане на дискриминация, както и с членове 16 и 17 от Хартата. Съгласно общ принцип на тълкуването акт на Съюза трябва, доколкото е възможно, да се тълкува по начин, който не поставя под съмнение неговата валидност и в съответствие с цялото първично право (Решение от 16 септември 2010 г. по дело Chatzi, C-149/10, Сборник, стр. I-8489, точка 43).

- 45 Що се отнася, на първо място, до принципа на пропорционалност, следва да се напомни, че Съдът вече е имал повод да констатира, в точки 78—92 от Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA (C-344/04, Recueil, стр. I-403), че членове 5—7 от Регламент № 261/2004 не са невалидни поради нарушение на принципа на пропорционалност.
- 46 Нищо обаче не обосновава, дори поради липсата на ограничение във времево или финансово отношение на задължението за полагане на грижа, при обстоятелства като разглежданите по главното производство, да се поставя под въпрос констатацията за валидност, направена от Съда в посоченото решение.
- 47 Обстоятелството, че задължението за полагане на грижа, определено в член 9 от Регламент № 261/2004, води, както изтъква Ryanair, до известни финансови последици за въздушните превозвачи, не е от естество да обезсили посочената констатация, при положение че тези последици не биха могли да се считат за несъразмерни спрямо целта за засилена защита на пътниците.
- 48 Всъщност 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 (Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 81 и цитираната съдебна практика).
- 49 От друга страна, както посочва генералният адвокат в точки 58 и 60 от своето заключение, в качеството си на оператори със познания въздушните превозвачи би трябвало да предвидят разходите, свързани евентуално с тяхното задължение за полагане на грижа, и освен това могат да си възстановят разходите, направени във връзка с това задължение, от цените на самолетните билети.
- 50 От това следва, че член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004 не са в разрез с принципа на пропорционалност.
- 51 При все това пътник, ползващ въздушен транспорт, може да получи като обезщетение за неизпълнението от страна на въздушния превозвач на неговото задължение за полагане на грижа, посочено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004, единствено възстановяване на сумите, които с оглед на конкретните обстоятелства във всеки отделен случай се оказват необходими, подходящи и разумни за запълването на пропуската на въздушния превозвач при полагането на грижа за посочения пътник, което националният съд има задачата да прецени.
- 52 На второ място, що се отнася до принципа на „справедливо равновесие на интересите“, посочен в последната алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал, достатъчно е да се напомни, че предвидените в Регламент № 261/2004 стандартизирани и незабавни мерки за компенсирание, сред които е посочено задължението за полагане на грижа на пътниците, чийто полет е отменен, не са част от тези мерки, за които Конвенцията от Монреал определя условията за упражняване (вж. в този смисъл Решение по дело Wallentin-Hermann, посочено по-горе, точка 32 и цитираната съдебна практика).
- 53 При това положение валидността на посочените разпоредби не следва да се преценява с оглед на принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в тази конвенция.
- 54 На трето място, що се отнася до общия принцип на недопускане на дискриминация и принципа на равно третиране, Ryanair твърди, че задължението за полагане на грижа, предвидено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004, в ситуация като разглежданата в делото по главното производство налага в тежест на въздушните превозвачи задължения, каквито при обстоятелства, подобни на разглежданите в главното производство, не са предвидени за

другите видове транспорт, уредени в Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, стр. 14), Регламент (ЕС) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 година относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 334, стр. 1), и Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 година относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 55, стр. 1), въпреки че пътниците, блокирани от голямо по мащаб и продължителност прекъсване на превозите, се намират в идентично положение, независимо от вида на техния транспорт.

- 55 В това отношение следва да се напомни, че в точки 93—99 от Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, Съдът вече е установил, че членове 5—7 от Регламент № 261/2004 не нарушават принципа на равно третиране.
- 56 Всъщност положението на предприятията, действащи в сектора на различните видове транспорт, не е сравнимо, доколкото с оглед на техния начин на функциониране, условията за достъпа до тях и разпределянето на техните мрежи тези различни видове транспорт не са взаимозаменяеми от гледна точка на условията за тяхното използване (Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точка 96).
- 57 При тези обстоятелства законодателят на Съюза е успял да въведе правила, предвиждащи различно равнище на защита на потребителя в зависимост от съответния сектор на транспорта.
- 58 От това следва, че член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004 не нарушават принципа на недопускане на дискриминация.
- 59 На четвърто място, що се отнася до членове 16 и 17 от Хартата, които гарантират съответно свободата на стопанската инициатива и правото на собственост, Ryanair поддържа, че задължението за полагане на грижа на пътниците, предвидено в тежест на въздушните превозвачи при обстоятелства като разглежданите в делото по главното производство, води до лишаване на същите от една част от плодовете на тяхната дейност и от инвестициите, които са направили.
- 60 В това отношение най-напред следва да се напомни, че свободата на стопанската инициатива и правото на собственост не са абсолютни правомощия, а трябва да се разглеждат във връзка с тяхната социална функция (вж. в този смисъл Решение от 6 септември 2012 г. по дело Deutsches Weintor, C-544/10, точка 54 и цитираната съдебна практика).
- 61 По-нататък, член 52, параграф 1 от Хартата допуска да бъдат направени ограничения на упражняването на правата, признати от нея, стига тези ограничения да бъдат предвидени в закон, да зачитат основното съдържание на същите права и свободи и ако при спазване на принципа на пропорционалност тези ограничения са необходими и действително отговарят на признати от Съюза цели от общ интерес или на необходимостта да се защитят правата и свободите на други хора.
- 62 Накрая, при конфликт между няколко защитени от правния ред на Съюза права тази преценка трябва да се извърши при спазване на необходимото съчетаване на изискванията, свързани със защитата на тези различни права и на подходящо равновесие между тях (вж. в този смисъл Решение от 29 януари 2008 г. по дело Promusicae, C-275/06, Сборник, стр. I-271, точки 65 и 66, както и Решение по дело Deutsches Weintor, посочено по-горе, точка 47).

- 63 В дадения случай запитващата юрисдикция се позовава на членове 16 и 17 от Хартата. При все това следва също да се държи сметка на член 38 от нея, който подобно на член 169 ДФЕС се стреми да осигури в политиките на Съюза високо равнище на защита на потребителите, в това число на пътниците, ползващи въздушен транспорт. Всъщност, както беше напомнено в точка 31 от настоящото решение, защитата на тези пътници е сред основните цели на Регламент № 261/2004.
- 64 От точки 45—49 от настоящото решение, отнасящи се до принципа на пропорционалност, обаче следва, че член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004, както са тълкувани в точка 43 от настоящото решение, трябва да бъдат считани за отговарящи на изискването за съчетаване на наличните различни основни права и за постигане на подходящо равновесие между тях.
- 65 От това следва, че посочените разпоредби не нарушават членове 16 и 17 от Хартата.
- 66 Ето защо на четвъртия и петия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че при отмяна на полет поради „извънредни обстоятелства“ с продължителност, подобна на разглежданата в делото по главното производство, предвиденото в тези разпоредби задължение за полагане на грижа за пътниците, ползващи въздушен транспорт, трябва да се изпълни, без това да засяга валидността на посочените разпоредби.

При все това пътник, ползващ въздушен транспорт, може да получи като обезщетение за неизпълнението от страна въздушния превозвач на неговото задължение за полагане на грижа, посочено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/044, единствено възстановяване на сумите, които с оглед на конкретните обстоятелства във всеки отделен случай се оказват необходими, подходящи и разумни за запълването на пропуската на въздушния превозвач при полагането на грижа за посочения пътник, което националният съд има задачата да прецени.

По съдебните разноски

- 67 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) **Член 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 трябва да се тълкува в смисъл, че обстоятелства като затварянето на европейското въздушно пространство поради изригването на вулкана Ейяфятлайокутл представляват „извънредни обстоятелства“ по смисъла на този регламент, които не освобождават въздушните превозвачи от тяхното задължение за полагане на грижа, предвидено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004.**
- 2) **Член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че при отмяна на полет поради „извънредни обстоятелства“ с продължителност, подобна на разглежданата в делото по главното производство,**

предвиденото в тези разпоредби задължение за полагане на грижа за пътниците, ползващи въздушен транспорт, трябва да се изпълни, без това да засяга валидността на посочените разпоредби.

При все това пътник, ползващ въздушен транспорт, може да получи като обезщетение за неизпълнението от страна въздушния превозвач на неговото задължение за полагане на грижа, посочено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/044, единствено възстановяване на сумите, които с оглед на конкретните обстоятелства във всеки отделен случай се оказват необходими, подходящи и разумни за запълването на пропуска на въздушния превозвач при полагането на грижа за посочения пътник, което националният съд има задачата да прецени.

Подписи