ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-ЖА E. SHARPSTON
представено на 2 юли 2009 година [1]

1. По настоящите съединени дела Bundesgerichtshof (Федералният съд на Германия) и Handelsgericht Wien (Търговският съд във Виена (Австрия) искат от Съда да изясни разграничението между понятията „закъснение“ и „отмяна“ на полет, съдържащи се в Регламент (ЕО) № 261/2004 (наричан по-нататък „Регламентът“) [2]. Handelsgericht Wien иска да получи и указания относно значението на понятието „извънредни обстоятелства“, съдържащо се в член 5, параграф 3 от Регламента.

Релевантните законови норми

Конвенцията от Монреал [3]

2. Конвенцията от Монреал, по която Общността е страна, осъвременява и обединява Варшавската конвенция [4]. Една от нейните цели е да защитава интересите на потребителите при международния въздушен транспорт и да предоставя справедливо[…] обезщетение въз основа на принципа на възстановяване [5].

1 — Език на оригиналния текст: английски.

2 — Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

3 — Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 28 май 1999 г. и одобрена от името на Общността с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 година относно сключването от Европейската общност на Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Конвенцията от Монреал) (ОВ L 194, 2001 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112).

4 — Конвенция за уеднаквяване на някои правила при международния въздушен превоз, подписана във Варшава на 12 октомври 1929 г., 137 League of Nations Treaty Series 11.

5 — Вж. съображения 2 и 3.

3. 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.“

Договорът за ЕО

4. Член 3, параграф 1 ЕО предвижда:

„С оглед на целите, посочени в член 2[6], дейността на Общността включва, при условията и сроковете, предвидени в настоящия договор:

[…]

у) съдействие за засилване на защитата на потребителите;

[…]“

Регламент № 261/2004

5. Регламентът съдържа следните съображения:

„[…]

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

6 — „Общността има за задача, посредством създаването на общ пазар, на икономически и паричен съюз и посредством осъществяването на общи политики или дейности, посочени в членове 3 и 4, да насърчава в рамките на Общността [постигането на определени цели, сред които например хармоничното, балансирано и устойчиво развитие].“

[…]

(12) Безпокойството и неудобството на пътниците, причинени от отмяна на полети, следва също да се намали. Това следва да се постигне, като се убедят превозвачите да информират пътниците за отменени полети преди времето на отлитане по разписание и, освен това, да им предложат разумно премаршрутиране, така че пътниците да могат да уредят нещата по друг начин. Ако не успеят да направят това, въздушните превозвачи следва да компенсират пътниците, освен когато отмяната става в извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати при вземане на всякакви [необходими] мерки.

[…]

(17) За пътници, чиито полети са забавени за определено време, следва да се положат съответните грижи и да им се даде възможност да отменят своите полети с възстановяване стойността на билетите или да ги продължат при задоволителни условия.

[…]“

6. За целите на Регламента член 2, параграф 1 определя „отмяната“ като „неексплоатация на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“. За понятието „закъснение“ няма еквивалентно определение.

7. Член 5, озаглавен „Отмяна“, предвижда:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

а) получават помощ от оперирация въздушен превозвач по член 8[7]; и

б) получават помощ от оперирация въздушен превозвач по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2[8], както и при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след замина-

7 — Вж. по-долу точка 10.
8 — Вж. по-долу точка 11.

ването, 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 оперирация въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:

(i) 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-[рано] 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.

2. Когато пътниците са информирани за отмяната, се дава обяснение относно възможния алтернативен транспорт.

3. Оперирaщ 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.

4. Тежестта на доказване във връзка с въпроса дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета лежи върху оперирaщия въздушен превозвач.“

8. Член 6, озаглавен „Закъснение“, предвижда:

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

а) за два или повече часа при полети до 1 500 километра; или

б) за три или повече часа 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, непопадащи под букви а) или б),

на пътниците се предлага от оперираща въздушен превозвач:

(i) помощ по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2[9]; 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[10].

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

9. Член 7, озаглавен „Право на обезщетение“, предвижда:

„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 1500 и 3500 километра;

9 — Вж. по-долу точка 11.

10 — Вж. по-долу точка 10.

в) 600 EUR за всички полети, непопадащи под букви а) или б).

При определяне на разстоянието базата е последният краен 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 1500 километра; или

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

в) с четири часа за всички полети, непопадащи под букви а) и б),

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

[…]“

10. Член 8, озаглавен „Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране“, предвижда:

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

а) — възстановяване до седем дни […] 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.

[…]“

11. Член 9, озаглавен „Право на грижа“, изброява видовете грижи, на които пътниците имат право:

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

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.

3. […]“

Главните производства и отправените до Съда въпроси

Дело C-402/07 Sturgeon

12. Г-н Christopher Sturgeon и съпругата му резервират двупосочен полет с Condor Flugdienst GmbH (наричано по-нататък „Condor“) от Франкфурт до Торонто за себе си и за двете си деца. Ще наричам общо членовете на това семейство „семейство Sturgeon“.

13. В обратната посока семейство Sturgeon трябва да лети от Торонто на 9 юли 2005 г. в 16,20 ч. Всъщност те излитат едва на следващия ден. Затова пристигат във Франкфурт едва в 7,00 ч. или 7,15 ч. на 11 юли 2005 г., т.е. около 25 часа след планираното пристигане.

14. Семейство Sturgeon твърди, че около 23,30 ч. на 9 юли 2005 г. капитанът на полета е съобщил, че същият е отменен, а и информационното табло на летището е показвало същата информация. Пътниците получават обратно натоварения поръчано багаж и след това са закарани да пренощуват в хотел, където пристигат в 2,30 ч. На следващия ден пътниците трябва отново да се регистрират на гишето на друг въздушен превозвач. Определени са им различни места и отново трябва да преминат проверка за сигурност. Номерът на обратния полет обаче, вече с един ден по-късно, отговаря на номера на полета съгласно тяхната резервация.

15. Семейство Sturgeon твърди, че предвид изложените обстоятелства, и по-специално закъснението от 25 часа, техният полет всъщност не е имал закъснение, а е бил отменен, поради което те имат право да получат по 600 EUR на човек като обезщетение за отмяната [11].

16. Condor поддържа, че полетът само е закъснял.

17. Amtsgericht Rüsselsheim приема, че полетът е закъснял, а не отменен. В резултат на това той отхвърля исковете за обезщетение на семейство Sturgeon.

18. Landgericht Darmstadt отхвърля жалбата им, но едновременно с това разрешава подаването на ревизионна жалба до Bundesgerichtshof с мотива, че разграниче-

11 — В допълнение те искат обезщетение за пропуснати ползи, както и за излишните резервации на места и билети за влак. При условията на евентуалност те искат да им бъдат възстановени 30 % от цената на билетите. Никой от тези въпроси обаче не е от значение във връзка с преюдициалните въпроси.

нието между „отмяна“ и „закъснение“ е неясно, макар и то да е от основно значение.

19. Bundesgerichtshof застъпва становището, че изходът от производството по жалбата на семейство Sturgeon зависи от тълкуването на член 2, параграф 1 и евентуално на член 5, параграф 1, буква в) от Регламента. Поради това той спира производството и отправя следните въпроси до Съда:

„1) При тълкуването на понятието „отмяна“ от решаващо значение ли е въпросът дали е налице отказ от първоначалния план за полета, така че когато авиокомпанията не се е отказала от плана за първоначалния полет, забавянето да не се смята за отмяна независимо от продължителността си?

2) При отрицателен отговор на първия въпрос: при какви обстоятелства забавянето на планирания полет трябва вече да се разглежда не като закъснение, а като отмяна? Зависи ли отговорът на този въпрос от продължителността на закъснението?“

Дело C-432/07 Böck и Lepuschitz

20. Г-н Stefan Böck и г-жа Cornelia Lepuschitz резервират полет от Виена до Мексико с Air France SA (наричано по-нататък „Air France“). Пътуването им включва следните етапи: на 18 февруари 2005 г. от Виена до Париж и от Париж до Мексико; на 7 март 2005 г. от Канкун до Мексико и от Мексико до Париж; на 8 март 2005 г. от Париж до Виена.

21. Когато г-н Böck и г-жа Lepuschitz започват да се регистрират за полет AF439, заминаващ от Мексико на 7 март 2005 г. в 21,30 ч., преди самата регистрация реално да бъде извършена, те са уведомени, че полетът е отменен поради технически проблем. В отговор на тяхната молба за друг полет са им предложени места за полет с номер CO1725Y, опериран от Continental Airlines (наричано по-нататък „Continental“), заминаващ от Мексико на 8 март 2005 г. в 12,20 ч.

22. Г-н Böck и г-жа Lepuschitz приемат предложението. Преди да им бъдат издадени билети, те трябва да поискат потвърждение от бюрото на Air France в Мексико, с което да ги получат от билетното гише на Continental. Air France им предлага настаняване в хотел, храна и превоз до хотела и обратно. В крайна сметка г-н Böck и г-жа Lepuschitz пристигат във Виена 21 часа по-късно спрямо разписанието.

23. Останалите пътници, които е трябвало да пътуват на 7 март 2005 г. с полет AF439 и чиито резервации не са прехвърлени към полета на Continental, пътуват от Мексико до Париж на 8 март 2005 г. със самолет с регистрация FGSPV. Той заминава в 19,35 ч. с незначителна промяна в номера на полета (AF439A) и пристига в Париж на 9 март 2005 г. в 13,09 ч. Полетът е опериран успоредно с редовния полет на 8 март съгласно разписанието на Air France.

24. Г-н Böck и г-жа Lepuschitz твърдят, че съгласно член 5 във връзка с член 7, параграф 1, буква в) от Регламента всеки от тях трябва да получи обезщетение в размер на 600 EUR от Air France поради отмяната на полета.

25. В рамките на първоинстанционното производство Bezirksgericht für Handelssachen Wien отхвърля техния иск, тъй като приема, че планираният за 7 март 2005 г. полет е закъснял, а не е бил отменен по смисъла на Регламента, а в случай само на закъснение право на обезщетение не възниква.

26. Г-н Böck и г-жа Lepuschitz обжалват пред Handelsgericht Wien, който решава да отправи следните въпроси до Съда:

„1) Трябва ли член 5 във връзка с член 2, буква л) и член 6 от Регламент (ЕО) № 261/2004 […] да се тълкува в смисъл, че забавяне на излитането с 22 часа представлява „закъснение“ по смисъла на член 6?

2) Трябва ли член 2, буква л) от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че е налице „отмяна“, а не „закъснение“, когато пътниците са превозени със значително забавяне (от 22 часа) с полет с допълнен номер (към първоначалния номер на полета е добавено „A“), при което са превозени само част — макар и голяма — от пътниците с резервация за първоначалния полет, към които са се присъединили други пътници без резервация за първоначалния полет?

При утвърдителен отговор на втория въпрос:

3) Трябва ли член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че технически инцидент със самолета и произтичащите от това промени в разписанието на

полета са извънредни обстоятелства (които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки)?“

27. Писмени становища представят семейство Sturgeon, г-н Böck и г-жа Lepuschitz, Condor, Air France, австрийското, френското, гръцкото, италианското, полското, шведското правителство, правителството на Обединеното кралство и Комисията.

28. В хода на съдебното заседание устни становища са представени от името на семейство Sturgeon, г-н Böck и г-жа Lepuschitz, Condor, гръцкото правителство, правителството на Обединеното кралство и Комисията.

Предварителни съображения — законодателна история на Регламента

Разграничението между „закъснение“ и „отмяна“

29. С двата въпроса запитващата юрисдикция по делото Sturgeon иска да изясни дали за да е налице „отмяна“ от основно значение е да има направен отказ от първоначалния план за полета, и ако не, дали закъснението може да се превърне в отмяна след изтичането на определено време. С първия и втория въпрос, отправени по делото Böck и Lepuschitz, се пита дали закъснение от 22 часа е все още „закъснение“ по смисъла на член 6 от Регламента или в съчетание с превоза на пътниците с полет, извършван под друг номер, на който не се намират всички пътници с резервации за първоначалния полет, то всъщност представлява отмяна.

30. Следователно и двете запитващи юрисдикции искат по същество да се установи как „закъснението“ да се разграничи от „отмяната“ по смисъла на член 2, параграф 1 от Регламента и дали „закъснението“ може да се разглежда като „отмяна“ по смисъла на Регламента след изтичането на определено време.

31. В обяснителния доклад към първоначалното си предложение за регламент [12] Комисията отбелязва в точка 20, че „[о]тмяната от страна на оператор [...] представлява отказ да се предостави услугата, предмет на сключения от него договор, освен при изключителни обстоя-

12 — Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети COM(2001) 784 окончателен (наричано по-нататък „Обяснителен доклад към първоначалното предложение на Комисията“).

телства извън неговата отговорност, например нестабилно политическо положение, тежки метеорологични условия, недостатъчни мерки за сигурност и непредвидени пробиви в безопасността. Отмяната при обичайни обстоятелства поради търговски съображения е причина за неприемливо безпокойство и закъснение на пътниците, особено когато не са били предупредени по-рано“ [неофициален превод]. В точка 23 от него се казва: „Въпреки че пътниците понасят сходни неудобства и неприятности при закъсненията както при отказ за качване на борда или отмяна, съществува разлика, доколкото при отказ за качване на борда и отмяна операторът е отговорен (освен поради причини извън неговата отговорност), но при закъсненията това невинаги е така. Други често срещани причини са системите за управление на въздушното движение и ограниченията в капацитета на летищата. Както гласи съобщението на Комисията относно защитата на въздушните пътници, тя счита, че при настоящите обстоятелства на операторите не следва да се налага задължение да обезщетяват пътниците при закъснение.“ [неофициален превод]

32. Не е съвсем лесно да се проследи логиката, стояща в основата на разграничението, което Комисията провежда. Първо, в обяснителния доклад се посочва, че авиокомпаниите винаги отговарят в случаите на отмяна, освен когато изключителни обстоятелства ги освобождават от такава отговорност (принцип, по-късно отразен в текста на член 5 от приетия регламент, в който „изключителни[те] обстоятелства“, упоменати от Комисията, са преименувани „извънредни обстоятелства“) [13]. По-нататък обяснителният доклад посочва някои обстоятелства, при които авиокомпаниите (обективно) не носят отговорност в случаи на закъснение. Това са обстоятелства — като изключителни[те] обстоятелства, посочени по-рано във връзка със случаите на отмяна — за които (обективно) авиокомпанията не носи отговорност. Логично е да се очаква по-нататък в обяснителния доклад да се предложи (както за отменените полети, така и за полетите със закъснение) на авиокомпаниите да не се налага задължение за изплащане на обезщетение, ако, обективно погледнато, закъснението или отмяната не са по тяхна вина. Вместо това обяснителният доклад се задоволява само със смелото изявление, че „[Комисията] счита, че при настоящите обстоятелства на операторите не следва да се налага задължение да обезщетяват пътниците при закъснение“.

33. Предлаганото обезщетение за случаи на отмяна съгласно предложението на Комисията е същото както в случаи на отказ за качване на борда, за което в точка 11 от обяснителния доклад се казва, че трябва да бъде определено „в размер, който има възпиращо действие“. Точка 14 съдържа допълнителни разяснения във връзка с неговото изчисляване: „С цел да се възпират операторите да отказват качване на борда на всички пътници, независимо в коя класа пътуват, Комисията предлага фиксирано по размер обезщетение, равно на двукратния размер на повечето цени за пътуване в бизнес класа“. [неофициален превод]

13 — Вж. точки 98—101 по-долу.

34. Може би разграничението между „отмяна“ и „закъснение“, което Комисията има предвид в предложението си, се основава не на последиците за пътниците, а на степента на отговорност на оператора — разликата между обмислено решение за отмяна на полет по търговски съображения („отмяна“), което трябва да се избягва с възпиращо по своя размер обезщетение, и истинските усилия пътниците да стигнат до мястото си на пристигане, колкото и късно да е това, при наличие на външни затруднения („закъснение“), като в последния случай на операторите следва да се наложи задължение да окажат известна помощ. Ако това е вярно, се установява определено смесване между „причина“ и „вина“. Не е трудно да си представим примери, в които истинските усилия за това пътниците възможно най-бързо да стигнат до мястото си на пристигане биха могли да са свързани с отмяната на полет по разписание (тъй като е ясно, че при никакви обстоятелства той няма да замине навреме), след което да се направи необходимото те да заминат с друг полет [14]. Обратно, закъснението на полет, за който са направили резервации малък брой пътници, би могло да се увеличи по съображения най-вече от търговско естество, тъй като авиокомпанията използва първия възможен заместващ самолет, за да преодолее най-напред затрудненията, възникнали с друг полет, за който поголям брой пътници са направили резервации [15]. Ако в основата на предложението на Комисията е залегнал принципът, че „авиокомпаниите изплащат обезщетение, ако носят вина, но не и в противен случай“, би могло да се очаква, че тя е щяла да уреди по някакъв начин установяването (и санкционирането) на случаите на закъснение, дължащи се на търговски решения.

35. В хода на законодателния процес обаче на това разграничение не се отделя специално внимание, особено след намаляването на размера на обезщетенията. В окончателно приетия текст е трудно да се установят критериите за разграничение между „отмяна“ и „закъснение“.

Защо разграничението между „закъснение“ и „отмяна“ има значение?

36. Член 2, параграф 1 от Регламента определя „отмяната“ като „неексплоатация на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“. Регламентът не съдържа еквивалентно определение на понятието „закъснение“. За „закъснението“ няма определение и във Варшавската конвенция или в Конвенцията от Монреал. Член 19 от Конвенцията от Монреал единствено предвижда в доста общ план, че превозвачът е отговорен за вреда, причинена от „закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари“. Този израз обхваща много, ако не и всички случаи, попадащи в понятието „отмяна на полет“, и има много по-широк обхват от „закъснението на полет“ съгласно Регламента.

37. Разграничението между „закъснение“ и „отмяна“ обаче според Регламента има значение. Член 5 от него дава на пътниците, чийто полет е отменен, правото на

14 — Като се има предвид, че отмяната е свързана с обезщетяването на пътниците съгласно член 7 от Регламента, в настоящия пример се стига до превратния резултат, че за авиокомпанията е „по-добре“ (но не и за пътниците) „само“ да забави полета.

15 — Вж. фактите, във връзка с които е отправено запитване по дело Kramme (C-396/06), изложени в моето заключение по него (което се намира на уебсайта на Съда). Запитването е оттеглено преди постановяването на решение.

определено обезщетение. Член 6 от него не съдържа еквивалентна разпоредба за обезщетяване при закъснение.

38. Значително постижение на Регламента е автоматичното предоставяне на обезщетение на пътниците с отменени полети. Разграничението, както отбелязва полското правителство в своето писмено становище, между отмяна и закъснение обаче може да доведе до различно третиране на пътници, които се намират в обективно сходни положения.

39. Това неизбежно повдига (основния) въпрос дали Регламентът нарушава принципа на равно третиране.

Последици от принципа на равно третиране

40. Според постоянната съдебна практика принципът на равно третиране или на недопускане на дискриминация изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано [16].

41. В Решение по дело IATA и ELFAA валидността на членове 5—7 от Регламента е оспорена в светлината на принципа на равно третиране, но от гледна точка на авиокомпаниите, а не на пътниците.

42. По това дело ELFAA твърди, че представляваните от него нискотарифни авиокомпании са подложени на дискриминационно третиране, тъй като предписаните в посочените членове мерки налагат едни и същи задължения на всички въздушни превозвачи, без да се прави никакво разграничение въз основа на ценовата им политика и услугите, които предлагат. Понататък ELFAA твърди, че общностното право не налага едни и същи задължения във връзка с останалите транспортни средства, в резултат на което отделянето на сектора на въздушния превоз представлява проява на дискриминация.

43. Съдът приема, че положението на предприятията, действащи в различни транспортни сектори, е несъпоставимо, и в случай на инциденти от едно и също

16 — Вж. например Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA (C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 95) и Решение от 10 юли 2008 г. по дело Emirates Airlines (C-173/07, Сборник, стр. I-5327, точка 39).

естество пътниците, чиито полети са отменени и пътниците, чиито полети имат голямо закъснение, обективно са в различно положение от това на пътниците, ползващи други транспортни средства. В допълнение вредите, претърпени от пътниците на въздушни превозвачи в случай на отмяна или на голямо закъснение на полета, са сходни, независимо с коя авиокомпания те са сключили договор, и не са свързани с ценовата политика на съответната авиокомпания [17]. В заключение Съдът постановява, че „с оглед на целта на Регламент № 261/2004 да се засили защитата на всички пътници на въздушните превозвачи, общностното законодателство следва да третира по един и същ начин всички авиокомпании, за да не нарушава принципа на равенство“ [18].

44. В Решение по дело IATA и ELFAA Съдът изрично потвърждава, че основната цел на Регламента е да засили защитата на всички въздушни пътници. Действително това положение е в основата на проведения от Съда анализ и на отхвърлянето на доводите на ELFAA. Последното твърди, че въздушният превоз и останалите форми на превоз са съпоставими. Съдът установява, че това не е така за пътниците, чиито полети са отменени или чиито полети имат голямо закъснение. ELFAA твърди, че авиокомпаниите, които летят по редовни линии, и нискотарифните авиокомпании не са в съпоставимо положение. Съдът установява, че това е така за пътниците, чиито полети са отменени или чиито полети имат голямо закъснение. Накратко казано, ELFAA приканва Съда да разгледа Регламента от гледна точка на авиокомпаниите. Съдът отхвърля този подход и разглежда доводите на ELFAA (и Регламента) от *гледна точка на пътниците.*

45. Следва също да се отбележи, че в целия анализ Съдът разглежда пътниците, чиито полети са отменени или чиито полети имат голямо закъснение, като попадащи в *една и съща категория*.

46. Както е постановил Съдът в Решение по дело Arcelor Atlantique et Lorraine и др., „[н]арушението на принципа на равно третиране поради диференцирано третиране предполага, че разглежданите положения са сходни по отношение на всички характеризиращи ги елементи“. Тези елементи, а оттам и тяхното сходство, „трябва по-специално да бъдат определени и преценени в светлината на *предмета и целта на общностния акт*, който установява разглежданото различие. Освен това трябва да бъдат взети предвид принципите и целите в областта, към която се отнася разглежданият акт“ [19].

17 — В точка 43 Съдът приема относно естеството на вредите, че всяко закъснение в превоза на въздушни пътници, и особено дългото закъснение, в общ план може да предизвика два вида вреди. Първо, прекомерното закъснение предизвиква вреди, които са почти еднакви за всеки пътник и поправянето на които може да приеме формата на стандартизирана и незабавна помощ или на грижа за всички такива лица (чрез осигуряването например на напитки, храна и настаняване, и на възможност за провеждане на телефонни разговори). Второ, пътниците могат да претърпят индивидуални вреди, свързани с причината за пътуването, поправянето на които изисква във всеки отделен случай да се оцени размерът на причинените вреди. Следователно такива вреди могат да се обезщетят единствено в по-късен момент на индивидуална основа.

18 — Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе (точки 94—98); вж. също Решение по дело Emirates Airlines, посочено по-горе (точка 35).

19 — Решение от 16 декември 2008 г. (C-127/07, Сборник, стр. I-9895, точки 25 и 26, курсивът е мой) с позоваване на Решение от 27 октомври 1971 г. по дело Rheinmühlen Düsseldorf (6/71, Recueil, стр. 823, точка 14), Решение от 19 октомври 1977 г. по дело Ruckdeschel и др. (117/76 и 16/77, Recueil, стр. 1753, точка 8), Решение от 5 октомври 1994 г. по дело Германия/Съвет (C-280/93, Recueil, стр. I-4973, точка 74), както и на Решение от 10 март 1998 г. по дело T. Port (C-364/95 и C-365/95, Recueil, стр. I-1023, точка 83).

47. В Решение по дело IATA и ELFAA Съдът недвусмислено заявява, че целите, преследвани от член 5 (отмяна) и член 6 (закъснение) от Регламента, ясно произтичат от първо и второ съображение от този регламент, съгласно текстовете на които действията на Общността в областта на въздушния транспорт следва да имат за цел по-специално гарантирането на високо равнище на защита на пътниците и да отчитат изцяло изискванията за защита на потребителите, тъй като отмяната или дългото закъснение на полет причинява сериозно неудобство на пътниците [20].

48. В този смисъл в Решение по дело IATA и ELFAA Съдът ясно определя защитата на пътниците като „непосредствена“ или „пряка цел, изрично поставена от общностния законодател“, като същевременно приема, че имплицитно Регламентът може да има и други, второстепенни цели (като намаляване с превантивни действия на броя на отменените полети или на полетите с дълго закъснение) [21].

49. Този подход възниква, поради това че обхватът на различните мерки, избрани от общностния законодател, както отбелязва Съдът, се променя „в зависимост от тежестта на вредите, претърпени от пътниците, която се оценява или въз основа на продължителността на закъснението и на изчакването на следващия полет, или въз основа на времето до уведомяването им за отмяната на полета“ [22]. Въпреки че отправната точка при изчисляване на времето е различна, както при отмяната, така и при дългото закъснение, тежестта на вредите се оценява въз основа на изминалото време.

50. Засилването на защитата на потребителите освен това е една от изрично упоменатите дейности по член 3, параграф 1, буква у) ЕО, която Общността трябва да осъществява с оглед на своите общи цели, посочени в член 2 ЕО [23].

51. Независимо обаче от тежестта на причиненото неудобство, Регламентът предвижда, че отмяната на полет автоматично поражда право на обезщетение (съгласно член 7), а закъснението не. Следователно, както личи от акта за преюдициално запитване по дело Sturgeon и както посочва Комисията по време на съдебното заседание, се оказва, че Регла-

20 — Решение по дело IATA и ELFAA (посочено в бележка под линия 16, точка 69), Решение от 22 декември 2008 г. по дело Wallentin-Hermann (C-549/07, Сборник, стр. I-11061, точка 18). В едно и също изречение съображение 2 от Регламента споменава за „отмяна или дълго закъснение на полети“, като не провежда разграничение помежду им.

21 — Решение по дело IATA и ELFAA (посочено в бележка под линия 16, точки 82 и 83) и Заключение на генералния адвокат Geelhoed, представено на 8 септември 2005 г. по същото дело (точки 121 и 122).

22 — Решение по дело IATA и ELFAA (посочено в бележка под линия 16, точка 85).

23 — Вж. също Заключение на генералния адвокат Geelhoed по делото IATA и ELFAA (посочено в бележка под линия 16, точки 117—119), в които генералният адвокат се позовава на член 153, параграф 2 ЕО (който изисква общностният законодател да взема под внимание изискванията за защита на потребителите при осъществяването на другите политики) и на член 95, параграф 3 ЕО (който изисква високо равнище на закрила на потребителите) и стига до заключението, че закрилата на потребителите без съмнение е легитимна цел, изрично предвидена в Договора.

ментът се основава на предположението, че отмяната по необходимост причинява по-голямо неудобство на пътниците и поради това заслужава по-силна защита отколкото „едно обикновено“ закъснение [24].

52. За мен е напълно неясно защо това трябва да е така. Действително в писменото си становище Комисията поне приема, че случаите на отмяна на практика невинаги причиняват по-голямо неудобство от закъсненията.

53. Да допуснем, че пътник А и пътник Б са резервирали полети от Брюксел до Ню Йорк с различни въздушни превозвачи, като и двата полета заминават в 8,30 ч. Когато пътник А пристига на летището, разбира, че полетът му е отменен. Предлага му се място на друг полет за Ню Йорк, който заминава един ден по-късно, в 8,30 ч. При пристигането на пътник Б на летището той разбира, че полетът има закъснение. В крайна сметка неговият полет заминава в същия момент като новия полет на пътник А, т.е. един ден след времето на излитане по разписание. Пътник А и пътник Б пристигат в Ню Йорк по едно и също време. Всъщност и двамата пътници са в идентично положение. Въпреки това съгласно Регламента право на автоматично обезщетение се дава само на пътник А.

54. Понастоящем съществуващото в Регламента разграничение между отмяна и закъснение в този смисъл се оказва в несъответствие с неговата цел.

55. Това става съвсем ясно, ако се съобрази, че Регламентът може да доведе до (превратния) резултат на пътниците, понесли по-голямо неудобство, да се откаже автоматично обезщетение, докато то може да се предостави на тези, които са понесли по-малко неудобство. Нека предположим, че същите двама пътници А и Б (които очевидно са „редовни пътници“) са резервирали полети от Брюксел до Ню Йорк с различни въздушни превозвачи, като и двата полета заминават в 10,30 ч. Когато пътник А пристига на летището, той установява, че полетът е отменен. Въздушният превозвач обаче незабавно предлага друг полет с различен превозвач, който заминава в 11,00 ч. Когато пътник Б пристига на летището, той е уведомен, че полетът му има закъснение. В крайна сметка неговият полет заминава в 22,30 ч., или 12 часа след времето за излитане по разписание. Само по себе си е очевидно, че пътник Б понася по-голямо неудобство.

56. Пътник А (който е почти незасегнат) ще има възможност да претендира обезщетение по член 5, параграф 1, буква в) и по член 7 от Регламента. В рамките на минаващите часове пътник Б е имал единствено възможността да иска храна и напитки [25]; няколко безплатни телефонни

24 — Срв. съображение 12 (отмяна) и съображение 17 (закъснение) от Регламента. Различните предлагани от тях разрешения са в пряко противоречие със съображение 2, в което се приема, че „[о]тказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети“ еднакво причиняват „сериозно безпокойство и неудобство на пътниците“.

25 — Член 6, параграф 1, буква в), подточка i), който на свой ред препраща към член 9, параграф 1, буква а). Като се има предвид, че полетът съгласно моя пример е презокеански, пътник Б ще трябва да чака четири часа, преди да получи „право на грижа“ по член 9.

обаждания (или телекс, факс съобщения или електронни съобщения) [26]; а по-късно (след пет часа) правото да направи избора да поиска възстановяване [на стойността на билета], ако очакването вече е загубило смисъл [27]. Колкото и да е, ценно, без всякакво съмнение, правото на грижа, то едва ли е равносилно на обезщетението, което пътник А ще получи.

57. В обяснителния си доклад, който придружава нейното предложение за Регламента, с оглед на целта на мярката, която е да се засили защитата на потребителите, Комисията включва следния коментар относно разграничението между отмяна и закъснение: „Въпреки че пътниците понасят сходни неудобства и неприятности както при закъсненията, така и при отказ за качване на борда или отмяна, съществува известна разлика, доколкото при отказ за качване на борда и отмяна е отговорен операторът (освен по причини, които са извън неговата отговорност), но при закъсненията това невинаги е така“ [28].

58. След внимателен преглед това обяснение се оказва неприемливо.

59. Комисията изрично признава, че понесеното от пътниците неудобство е сходно, независимо дали полетът им е с дълго закъснение или е отменен. Ако това е правилно (а всъщност изглежда, че е така), би се очаквало двете категории пътници да бъдат третирани по един и същ начин, тъй като и двете категории в еднаква степен се нуждаят от защита и заслужават да я получат (но те не са третирани по този начин). След това Комисията заявява, че разликата между отмяната и закъснението (и, поне имплицитно, обосновката за разликата в третирането) е, че операторът винаги носи отговорност за случаите на отмяна (освен когато не носи такава); както и че невинаги носи отговорност за закъсненията (освен в случаите, в които се предполага, че носи такава отговорност). Налице е разграничаване, без да има разлика.

60. Според мен логиката, залегнала в основата на това положение (отново предвид засилената защита на потребителите), трябва да е била, че когато операторът *не носи отговорност* за неудобството (независимо дали е причинено от отмяна, или от дълго закъснение), той не трябва да бъде задължаван да изплаща обезщетение; и обратно, когато *носи* отговорност, той трябва да изплаща обезщетение. С други думи, критерий за обезщетяване не е наличието на причинно-следствена връзка, а вината (в широк смисъл) от страна на оператора.

26 — Пак там, с препращане към член 9, параграф 2.

27 — Член 6, параграф 1, буква в), подточка iii), който на свой ред препраща към член 8, параграф 1, буква а).

28 — Обяснителен доклад към първоначалното предложение на Комисията, посочен в бележка под линия 12, точка 23.

61. Ако това е правилно, все още не става ясно защо пътниците, които понасят неудобството от отмяната, и пътниците, които понасят неудобството от дълго закъснение, са третирани по различен начин. Операторът може да носи (а може и да не носи) отговорност както за дългото закъснение, така и за отмяната. Разликата в третирането съгласно Регламента обаче не зависи от вината на оператора. Тя просто зависи от това дали събитията се класифицират като закъснение или като отмяна. В подготвителните работи също не се открива никакво друго обективно обяснение на разликата в третирането.

62. Това е причината, поради която разликата в третирането се оказва в противоречие с принципа на равно третиране.

63. Това се потвърждава от обстоятелството, че в Решение по дело IATA и ELFAA Съдът ясно и недвусмислено приема, че защитата на потребителите е основна цел на Регламента. От гледна точка на пътниците лица в сходно положение се третират по различен начин, което осигурява предимство на едната категория (пътниците, чиито полети са отменени) и е в ущърб на другата категория (пътниците, чиито полети имат дълго закъснение).

64. Също се оказва, поне на пръв поглед, че основната цел на Регламента (засилената защита на потребителите) може да се постигне с мерки, които са в съответствие с принципа на равенство. Тези въпроси, разбира се, трябва да се разглеждат и решават от общностния законодател [29].

65. По настоящото производство, с изключение на кратка бележка на полското правителство, пред Съда не се излагат доводи относно възможните последици от принципа на равно третиране във връзка с отправените въпроси. Следователно възможността разглеждането на разграничението между закъснение и отмяна да доведе до извода, че начинът, по който тези две понятия са уредени в Регламента, нарушава този основен принцип на правото на ЕО, изобщо не е обсъдена в достатъчна степен. Давам си сметка, че може да има доводи в подкрепа на обратното твърдение, които да не съм посочила. Както институциите, така и държавите членки, следва да имат възможност да вземат отношение по предложения от мен анализ и да посочат доводи за наличието на обективна обосновка.

29 — Само за илюстрация: може да се предвиди ограничаване на автоматичното обезщетяване само до случаите на отмяна без премаршрутиране в рамките на определен срок (например два часа), като се предвиди автоматично обезщетяване в случай на закъснение с продължителност над същия срок от време. При отмяна (както и досега) въздушният превозвач няма да е задължен да осигурява парично обезщетение, ако успее да докаже, че закъснението или отмяната са предизвикани от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, макар да са били взети всички необходими мерки. Ще бъде необходима еквивалентна разпоредба, която да обхване закъсненията, за които авиокомпанията може да докаже, че не носи отговорност. Ако се налага и това е уместно, посоченият срок може да се променя в зависимост от разстоянието на полета (както понастоящем в член 6, параграф 1 и в член 7, параграф 2 от Регламента). Струва ми се, че подобна уредба би била и в съответствие с изискванията за пропорционалност (изрично посочени в Решение по дело IATA и ELFAA, посочено в бележка под линия 16, точка 79).

66. Поради това предлагам на Съда да разпореди възобновяване на устната фаза на производството и да поиска от държавите членки, Комисията, Европейския парламент и Съвета становища по този въпрос.

67. Ако Съдът не възприеме този подход, предлагам следните бележки относно възможността Регламентът да се тълкува в съответствие с принципа на равенство [30].

Признаци, че полетът е бил отменен

68. Факторите, сочени пред Съда и в националната съдебна практика и теория [31] като признаци за евентуална отмяна на полета, включват: смяна на въздушния превозвач, смяна на самолета, промяна на номера на полета, смяна на летището на заминаване или пристигане, връщане на багажа на пътниците, нова регистрация на пътниците, определяне на нови места в самолета, прехвърляне на всички пътници в един или няколко други самолета, издаване на нови бордни карти и окачествяване на полета като „отменен“ от пилота (или други служители на превозвача) или на информационните табла на летището.

69. Здравият разум подсказва, че всички тези фактори могат да представляват признаци за наличието на отменен, а не просто на закъснял полет. Колкото повече фактори са налице, толкова е по-вероятно наистина да е налице отмяна. В същия ред на мисли не считам, че сам по себе си някой отделен фактор може да бъде решаващ.

70. Например изваждането от експлоатация на въздухоплавателно средство не води автоматично до отмяна на полета, който същото е трябвало да извърши. Полетът все още може да бъде извършен, ако се използва заместващо въздухоплавателно средство [32]. Според мен е без значение дали пътниците са прехвърлени на борда на едно и също или на няколко заместващи въздухоплавателни средства [33].

71. Подобен анализ може да се приложи и за повечето от останалите изброени фактори. Те са неделима част от пътуването със самолет. Те могат да са налице

30 — Текстовете на вторичното общностно право трябва да се тълкуват, доколкото е възможно, в смисъл, съответстващ на разпоредбите на Договора и на общите принципи на общностното право. Вж. например Решение от 10 юли 2008 г., Bertelsmann и Sony Corporation of America/Impala (C-413/06 P, Сборник, стр. I-4951, точка 174 и цитираната съдебна практика).

31 — Вж. например *Schmid,* R., „Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis — Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004“ (2006) NJW 26, p. 1843; *Gaedtke*, E „Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, (2007) Verbraucher und Recht, p. 203, 204; *Wagner,* B. Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004“, (2006) VuR, p. 338, 339; и съдебната практика, посочена в тези статии.

32 — Вж. моето заключение по дело Kramme, посочено в бележка под линия 15, точка 39.

33 — Фактор, упоменат в акта за преюдициално запитване по дело Böck и Lepuschitz.

в рамките на иначе обичаен полет (който дори няма закъснение).

72. Комисията, подкрепяна по време на съдебното заседание от процесуалния представител на г-н Böck и г-жа Lepuschitz, на Condor и на гръцкото правителство, счита в писменото си становище, че при промяна в номера на полет [34] има убедителни признаци за наличие на отменен полет [35]. Съгласна съм с нея.

73. Въпреки това новият номер на полет не е безспорен признак за разграничаването на закъснелите от отменените полети. Възможно е номерът на полет да се промени по чисто технически причини, които са извън контрола на въздушния превозвач, макар и никой от останалите му параметри да не се променя [36]. При подобни обстоятелства промяната в номера на полета не може да бъде решаващо доказателство за отмяната му. Обратно, запазването на първоначалния номер на полета не означава непременно, че полетът не е отменен.

74. Същото се отнася и за изявленията на служители на въздушния превозвач или друг персонал на летището, че полетът е отменен. Не е трудно да си представим безкрайните препирни пред националната юрисдикция дали изтормозеният служител, който е казал на пътник от група нетърпеливи, очакващи вниманието му лица, намиращи се на наобиколеното от твърде много хора гише, че полетът е отменен, е бил оправомощен да направи това изявление (и дали всъщност служителят и пътникът са говорели достатъчно добре един и същ език, за да се избегнат всякакви двусмислия в казаното помежду им). Съобщение от пилота или официално отбелязване на информационните табла на летището би имало по-голяма тежест, но не би било непременно решаващо.

75. Тъй като нито един от посочените фактори не може сам по себе си да бъде от решаващо значение, националните юрисдикции трябва във всеки отделен случай да преценяват значението на всеки от тях, ако са съчетани няколко от тях. Това може да породи значителни проблеми от гледна точка на правната сигурност [37].

76. Също е очевидно, че самите въздушни превозвачи имат значително влияние над редица от факторите, които могат да се

34 — Също спомената като фактор в акта за преюдициално запитване по дело Böck и Lepuschitz.

35 — В своя информационен документ относно Регламента Комисията също заявява, че според нея полетът „обикновено може да се счита за отменен, ако се промени номерът на полета по същия маршрут, за който пътникът има договор за определена дата и време по разписание“: Информационен документ на генерална дирекция „Енергетика и транспорт“: отговори на въпроси относно прилагането на Регламент № 261/2004, стр. 3, който се намира в Интернет на адрес http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 — Например по маршрут, по който оперира въздушен превозвач по редовни линии, има голяма вероятност полетът в понеделник и този във вторник да са с един и същ номер. Ако това е така и ако полетът от понеделник има закъснение от 24 часа, ще бъде абсолютно необходимо неговият номер да се промени, за да се избегне евентуално объркване на указанията за контрол на въздушното движение, тъй като пилотът на полета в понеделник и пилотът на полета във вторник ще се подготвят за излитане, ще искат слот за излитане, разрешение за рулиране (и пр.) в/почти по едно и също време.

37 — Вж. точки 89 и 90 по-долу.

приложат, за да се разграничи закъснението от отмяната. Тези превозвачи имат икономическия интерес да предприемат действия, за да се постигне класифицирането на даден инцидент като закъснение, а не като отмяна, независимо от продължителността на закъснението, както и да оспорват (при всяка възможност) твърденията на пътниците, че всъщност полетът е отменен [38].

Времето като фактор за установяването на отмяна

77. За разлика от посочените по-горе фактори, изтичането на времето не се поддава на манипулации [39]. Възможно ли е „извънредно дългото" закъснение да се превърне във фактическа отмяна, пораждаща право на обезщетение по член 5, параграф 1, буква в) от Регламента?

78. Семейство Sturgeon, г-н Böck и г-жа Lepuschitz, австрийското, френското, гръцкото, италианското, полското и шведското правителство, както и Комисията са на мнение, че след изтичането на определено време закъснението може да се класифицира като отмяна. Правителството на Обединеното кралство обаче счита, че единствено общностният законодател може да въведе времето като средство за разграничение между тези две събития. Condor твърди, че член 19 от Конвенцията от Монреал дава на пътниците право на обезщетение, ако полетът е закъснял. Поради това съображенията за защита на пътниците не изискват дългото закъснение да се тълкува като отмяна по смисъла на член 5 от Регламента.

79. Ще разгледам накратко последния довод. Действително Конвенцията от Монреал намира приложение в Общността. Тя предвижда обезщетение, основаващо се на принципа на поправяне на вреди. В определен случай би могло за определен пътник това обезщетение да е по-изгодно от автоматичното фиксирано обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламента при отмяната на полет, при което не се доказват действително настъпили вреди. Уредбата в Регламента е различна и допълва системата по член 19 от Конвенцията от Монреал [40]. Пътниците с отменен полет получават обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламента, „без [...] да се налага да

38 — В доклад за действието и резултатите от Регламента Комисията отбелязва опасенията, че въздушните превозвачи могат да преквалифицират отмененте полети като дълги закъснения, за да избегнат претенциите за обезщетения, макар че тя не е могла да намери ясни статистически доказателства (намаляване на броя на отмененте полети и съответно увеличаване на броя на закъсненията) за тази практика: вж. Съобщение на Комисията до Европейския парламент и до Съвета съгласно член 17 от Регламент [ЕО] № 261/2004 за действието и резултатите от този регламент относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, COM(2007) 168 окончателен, точка 4.1.2. Настоящите преюдициални въпроси свидетелстват за този евентуален проблем.

39 — Срв. точното наблюдение на Душевадеца (дявол с голям опит, който предава знания на племенника си в изкуството на изкушението), че хората всякога твърдят, че притежават „своето" време: „Хората винаги правят изявления за собственост, които са еднакво смешни и в Рая, и в Ада" (*Lewis,* C.S. The Screwtape Letters (1942), p. 112, 113).

40 — Член 12, параграф 1 от Регламента ясно показва, че фиксираното обезщетение по член 7, параграф 1 няма за цел да замени обезщетението по Конвенцията от Монреал.

понасят неудобството при предявяване на искове за вреди по съдебен ред“ [41]. Щом като дългото закъснение и отмяната предизвикват сходно неудобство за пътниците, тяхната защитата налага и в двата случая аналогично да се прилага подходяща система на автоматично фиксирано по размер обезщетяване. Изложеното е достатъчно в отговор на довода на Condor.

80. Какво става обаче с основното твърдение, че след известно време закъснението се превръща във фактическа отмяна?

81. Напълно логично времето очевидно е фактор в процеса на установяване дали полетът е бил отменен. Ако има съчетание на няколко от посочените по-горе фактори и/или полетът е с извънредно по продължителност закъснение, са налице убедителни признаци, че той всъщност е отменен.

82. Освен това, както твърди Комисията в съдебното заседание, когато един пътник резервира полет, е налице сключен с конклудентни действия договор с въздушния превозвач за превоз в определено време между две точки. Ако полетът заминава с извънредно закъснение, трудно може да се поддържа, че той продължава да бъде „предварително планираният полет“ [42]. В този смисъл например, ако ежедневно по едно и също време се извършва редовен полет, при обичайни обстоятелства, след като полетът все още не е заминал след заминаването на полета от следващия ден, са налице убедителни признаци, че първият полет е отменен [43].

83. В отсъствието на каквото и да било определение понятието за „закъснение“ трябва да се тълкува в светлината на съвкупността от разпоредбите на Регламента, както и на преследваната от него цел [44]. Разглеждането на времето като важен фактор при установяването на отмяна очевидно укрепва целта на Регламента, която е да се засили защитата на пътниците. При този подход обаче съществуват две затруднения. Първо, какво се има предвид под „извънредно“ закъснение? Второ, допустимо ли е Регламентът да се тълкува по начин, съгласно който извънредните закъснения се класифицират като фактическа отмяна?

41 — Вж. Решение по дело IATA и ELFAA, посочено в бележка под линия 16, точка 45, в което Съдът изяснява разликата между системата по Конвенцията от Монреал и автоматичното право на помощ при закъснение по член 6 от Регламента.

42 — Вж. определението за „отмяна“ по член 2, параграф 1 от Регламента.

43 — Не застъпвам твърдението, че когато полетът се извършва ежеседмично, прилагането на това указание би следвало да означава, че обезщетението при отмяна може да се иска едва след заминаването на полета от следващата седмица.

44 — Вж. по аналогия Решение по дело Emirates Airlines, посочено в бележка под линия 16, точки 27 и 28.

Кога закъснението е „извънредно“?

84. Комисията посочва основателно, че Регламентът не съдържа отправна точка за установяването на определен момент, след който закъснението може да се класифицира като отмяна. От Регламента е ясно, че закъснението може да е с продължителност над 5 часа (член 6, параграф 1, подточка iii), както и че то може да продължи поне до следващия ден, а може би и по-нататък (член 6, параграф 1, подточка iii) във връзка с член 9, параграф 1, буква б), първо тире).

85. Френското правителство отбелязва, че Регламентът посочва определени обстоятелства, които могат да послужат като указание в това отношение. Съгласно член 6, параграф 1 периодът от време, който поражда задължението да се предложат определените форми на помощ, се променя в зависимост от дължината на полета: два или повече часа при полети до 1500 километра [45]; три или повече часа при всички полети на територията на Общността над 1500 километра и при всички други полети между 1500 и 3500 километра [46]; и четири часа или повече при всички други полети [47]. В този смисъл общностният законодател поставя правото на грижа в зависимост от разстоянието на полета — пътниците, отиващи по-далеч, трябва да чакат по-дълго, преди да получат право на грижа [48].

86. Преценката кога закъснението става „извънредно“, а следователно и кога то може да се класифицира като отмяна, може да взема под внимание различните периоди от време, посочени в тези разпоредби. За да бъде „извънредно“ обаче, закъснението непременно трябва да бъде чувствително по-дълго в сравнение с всеки един от тези признаци. Тогава възниква въпросът: колко по-дълго?

87. Според мен е невъзможно да се установи с приемлива точност конкретно какъв период от време трябва да изтече, преди закъснението да стане „извънредно“.

88. Следователно националният съд би следвало във всеки отделен случай да направи оценка на фактите и да формира становище — по-скоро въз основа на известно съчетаване на национална правна традиция, здрав разум и инстинкт, а не на някоя прецизна общностна норма — дали закъснението в съответния случай е било „извънредно“, поради което би следвало то да се разглежда като

45 — Буква а).
46 — Буква б).
47 — Буква в).

48 — Вж. в подобен смисъл член 7, параграф 2 и по аналогия член 5, параграф 1, буква в), подточки ii) и iii) от Регламента. Съображенията на Регламента не предлагат разяснения относно стъпаловидното възникване на правото на грижа, което може в по-голяма степен да се дължи на прагматична оценка на едно приемливо икономическо бреме, което да се наложи на въздушните превозвачи (предвид типичните закъснения, които са известни при полетите на къси, средни и дълги разстояния), а не на по-задълбочена логика във връзка със съответните потребности на пътниците.

фактическа отмяна. От досегашната съдебна практика е видно, че националните юрисдикции имат твърде различен подход към отчитането на времето, когато вземат решение дали е налице отмяна и, ако това е така, до каква степен [49]. Освен да потвърди, че времето може да е важен фактор, когато се установява дали е налице отмяна, и че планираното разстояние на полета трябва да се взема под внимание, когато се преценява дали закъснението се е превърнало в извънредно, Съдът не може да даде други конкретни указания, полезни за националните юрисдикции.

Допустимо ли е закъснението да се разглежда като фактическа отмяна?

89. Има вероятност произтичащите от това различни резултати да влязат в противоречие с принципа на правната сигурност.

90. Съгласно установената съдебна практика принципът на правната сигурност — който е един от общите принципи на общностното право — по-конкретно изисква действието на правните норми да е ясно, точно и предвидимо, по-специално когато те могат да имат неблагоприятни последици за физическите лица и предприятията [50]. В този смисъл принципите на защита на оправданите правни очаквания и на правната сигурност са част от общностния правен ред и затова те трябва да се зачитат от общностните институции [51]. Очевидно е важно както пътниците, така и въздушните превозвачи да познават границите на своите права и задължения. Ако националните юрисдикции в държавите членки бъдат оставени да решават кога закъснението е „извънредно“, няма да има особена яснота, точност или предвидимост на резултатите за никоя от страните.

91. Ако бе възможно или да се установи определен момент, в който закъснението се превръща в извънредно, или да се изведе набор от критерии, които ефективно да насочват националните юрисдикции, отговорът на този въпрос би бил свързан с избор между строго телеологичен подход към защитата на потребителите и прекия и буквален смисъл на текста на Регламента.

92. В настоящия случай според мен трябва да се направи по-прост избор.

49 — Вж. например съдебната практика, към която препращат публикациите, посочени в бележка под линия 31.

50 — Вж. Решение от 18 декември 2008 г. по дело Altun (C-337/07, Сборник, стр. I-10323, точка 60 и цитираната съдебна практика). Във връзка с този принцип и общо във връзка с принципа на защита оправданите правни очаквания вж. например *Schønberg*, S., Legitimate Expectations in Administrative Law (2000).

51 — Решение от 19 март 2009 г. по дело Mitsui & Co. Deutschland (C-256/07, Сборник, стр. I-1951, точка 31 и цитираната съдебна практика).

93. Всеки праг в цифрово изражение, който поражда определено право, разграничава две групи — на облагодетелстваните и на необлагодетелстваните — и при неговото определяне законодателят трябва да следи да не нарушава принципа на равно третиране. Законодателят има право да избере число, което да защити като подлежащо на обективна обосновка, ако впоследствие неговият избор бъде оспорван поради нарушение на посочения принцип. Реалният избор на вълшебното число е прерогатив на законодателя. Доколкото *всяко* число до известна степен е произволно, неговият произволен характер попада в рамките на този прерогатив (дискреционното право на законодателна преценка).

Заключение по въпросите относно закъснението и отмяната

94. В този смисъл общностният законодател може да избере определен срок (23 часа и половина, 24 часа, 25 часа или 48 часа — какъвто и да е той), изтичането на който да поражда право на обезщетение. Съдът обаче не може да направи това. Избирането на определено число би означавало в Регламента да се прочете нещо, което той очевидно не съдържа, и в такъв случай Съдът би си присвоил законодателния прерогатив.

95. В по-общ план, *какъвто и праг да бъде избран*, в рамките на структурата на действащия регламент всички пътници с отменени полети биха продължили да разполагат с автоматично право на обезщетение, докато такова право биха имали единствено пътниците с извънредно закъснели полети (независимо от начина, по който Съдът определи това понятие). Някои пътници в обективно сходни положения все още биха били третирани по различен начин. Пътници, понесли само незначителни неудобства, биха получавали и занапред автоматично обезщетение, а други, понесли много по-големи неудобства, отново биха останали без обезщетение [52].

96. Според мен желанието да се избегне Сцила (очевидната дискриминация на пътници, чиито полети са с извънредно закъснение, в сравнение с пътниците, получаващи автоматично обезщетение за отменения си полет), незабавно ни тласна към Харибда (правната несигурност). Освен това основните затруднения, които отбелязах по-горе във връзка с принципа на равно третиране, за съжаление не се разрешават с възприемането на телеологичен подход спрямо „извънредното закъснение“. За мен те са присъщи на структурата на действащия регламент.

52 — Вж. дадените примери в точки 53, 55 и 56 по-горе.

97. Именно защото не мисля, че основният проблем може да се „оправи“ с тълкуване, колкото и конструктивно да е то, предлагам Съдът да разпореди възобновяване на устната фаза на производството в съответствие с член 61 от Процедурния правилник на Съда и да поиска становища от държавите членки, Комисията, Европейския парламент и Съвета по въпроса дали членове 5 и 7 от Регламента и член 6 от него, и по-специално разграничението, което те въвеждат между отмяна и закъснение, са невалидни в светлината на принципа на равно третиране.

За понятието „извънредни обстоятелства“

98. С третия въпрос по дело Böck и Lepuschitz се искат разяснения дали техническите проблеми на самолетите и произтеклите от тях промени в разписанието на полета попадат в рамките на определението за извънредни обстоятелства.

99. Подробно съм разгледала този въпрос в заключението си по делото Kramme [53], но преюдициалното запитване бе оттеглено преди постановяването на решение от Съда. Впоследствие подобно преюдициално запитване бе отправено по дело Wallentin-Hermann [54].

100. В решението си Съдът прие, че член 5, параграф 3 от Регламента „следва да се тълкува в смисъл, че технически проблем, възникнал с летателен апарат, довел до отмяната на полет, не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, освен ако този проблем произтича от събития, които поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън реалния му контрол“ [55].

101. Естествено на третия въпрос по дело Böck и Lepuschitz трябва да се даде същият отговор.

53 — Посочено в бележка под линия 15.

54 — Посочено в бележка под линия 20.

55 — Решение по дело Wallentin-Hermann, посочено в бележка под линия 20, точка 34.

Заключение

102. В съответствие с изложеното предлагам:

1) Преди да се произнесе по въпросите, отправени от Bundesgerichtshof, и по първия и втория въпрос, отправени от Handelsgericht Wien, Съдът трябва да разпореди възобновяване на устната фаза на производството в съответствие с член 61 от Процедурния правилник и да поиска становища от държавите членки, Комисията, Европейския парламент и Съвета по въпроса дали членове 5 и 7, както и член 6 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, доколкото те провеждат разграничение между отмяната и закъснението (независимо от продължителността им), са невалидни в светлината на принципа на равно третиране.

2) При постановяването на решение на третия въпрос, отправен от Handelsgericht Wien, трябва да се даде следният отговор:

„Член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че технически проблем, възникнал с летателен апарат, довел до отмяната на полет, не попада в обхвата на понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на тази разпоредба, освен ако този проблем произтича от събития, които поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън реалния му контрол.“