РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

13 октомври 2011 година *

По дело C-83/10

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Juzgado de lo Mercantil № 1 de Pontevedra (Испания) с акт от 1 февруари 2010 г., постъпил в Съда на 11 февруари 2010 г., в рамките на производство по дело

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Език на производството: испански.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

срещу

Air France SA,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: г-н K. Lenaerts, председател на състав, г-н J. Malenovský (докладчик), г-жа R. Silva de Lapuerta, г-н E. Juhász и г-н D. Šváby, съдии,

генерален адвокат: г-жа E. Sharpston,
секретар: г-н A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за г-жа Sousa Rodríguez, г-н López Sousa, г-н Puga Lueiro, г-н Rodríguez González, г-жа Pato Barreiro, г-н López Alonso и г-жа Pato Rodríguez, от адв. J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, подпомаган от адв. J. González Pérez, abogado,

— за френското правителство, от г-н G. de Bergues и г-н M. Perrot, в качеството на представители,

— за италианското правителство, от г-жа G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от г-жа M. Russo, avvocato dello Stato,

— за полското правителство, от г-н M. Szpunar, в качеството на представител,

— за правителството на Обединеното кралство, от г-н S. Hathaway, в качеството на представител, подпомаган от г-н D. Beard, barrister,

— за Европейската комисия, от г-жа L. Lozano Palacios и г-н K. Simonsson, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 28 юни 2011 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 2, буква л) и на член 12 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 Air France SA (наричана по-нататък „Air France“) и седем нейни пътници по повод обезщетяването на вредата, която те считат, че са претърпели поради големите закъснения и неудобството, в резултат от техническите проблеми, възникнали за самолета на тази авиокомпания по време на полет, свързващ Париж (Франция) с Виго (Испания).

Правна уредба

Международното право

3 Европейската общност взима участие в Международната дипломатическа конференция по въздушно право, проведена в Монреал от 10 до 28 май 1999 г. и довела до приемането на 28 май 1999 г. на Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“), и подписва горепосочената конвенция на 9 декември 1999 г.

4 На 5 април 2001 г. Съветът на Европейския съюз приема Решение 2001/539/ЕО относно сключването от Европейската общност на Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Конвенцията от Монреал) (ОВ L 194, стр. 38; Специално издание на български език; 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112). Тази конвенция влиза в сила по отношение на Европейския съюз на 28 юни 2004 г.

5 Член 19 от Конвенцията от Монреал, който е озаглавен „Закъснение“ и се съдържа в глава III, озаглавена „Отговорност на превозвача и размер на обезщетението за вреди“, гласи:

„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“.

6 Член 22, алинея 1 от тази конвенция, озаглавен „Лимити на отговорност по отношение на закъснение, багаж и товари“ и съдържащ се в същата глава III, гласи:

„В случай на вреда, причинена от закъснение при превоз на лица, както е посочено в член 19, отговорността на превозвача по отношение на всеки пътник е ограничена до 4 150 специални права на тираж“.

7 Член 29 от Конвенцията от Монреал, озаглавен „Основание за искове“, гласи:

„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 […]“.

Правото на Съюза

Регламент (ЕО) № 2027/97

8 Член 1 от Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж (ОВ L 285, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 170), изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година (ОВ L 140, стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146, наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“), гласи:

„Настоящият регламент прилага съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал […]“.

9 Член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 посочва:

„Отговорността на даден въздушен превозвач на Общността по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност“.

Регламент № 261/2004

10 Съображения 10 и 17 от Регламент № 261/2004 посочват:

„(10) Пътници с отказан достъп на борда против тяхната воля следва да могат или да отменят своите полети с възстановяване стойността на билетите, или да ги продължат при задоволителни условия, и следователно, за тях следва да се положат съответни грижи, докато чакат по-късен полет.

[…]

(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“.

11 Член 1, озаглавен „Предмет“, от този регламент предвижда в параграф 1:

„С настоящия регламент се признават, при посочени в него условия, минимални права за пътниците, когато:

а) им е отказан достъп на борда против тяхната воля;

б) техният полет е отменен;

в) техният полет е закъснял“.

12 Член 2, озаглавен „Определения“, от посочения регламент предвижда в буква л):

„За целите на настоящия регламент:

[…]

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

13 Член 5, озаглавен „Отмяна“, от същия регламент гласи в параграфи 1—3:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

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

б) получават помощ от оперирацията 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 оперирaщия 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-[рано] от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане […] 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 […] 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 да изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“.

14 Член 6, озаглавен „Закъснение“, от Регламент № 261/2004 гласи в параграф 1:

„Когато оперираща 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 часа за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра; или

в) 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; 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)“.

15 Член 7, озаглавен „Право на обезщетение“, от този регламент гласи в параграф 1:

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

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;

[…]“.

16 Член 8, озаглавен „Право на възстановяване стойността на билетите или пренасочване“, от посочения регламент предвижда:

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

а) ? възстановяване до седем дни, по силата на член 7, параграф 3 на пълната стойност на билета на цената, на която е купен, за част или части от неосъществения път, и за част или части от вече осъществения път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, заедно със, 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.

[…]

3. Когато, в случай на обслужване на град, агломерация или регион от няколко летища, опериращ въздушен превозвач предлага на пътник полет до летище като алтернатива на това, за което е направена резервацията, опериращият въздушен превозвач поема разходите за прехвърлянето на пътника от алтернативното летище или до това, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласувано с пътника“.

17 Член 9, озаглавен „Право на грижа“, от Регламент № 261/2004 предвижда в параграфи 1 и 2:

„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“.

18 Член 12, озаглавен „Допълнително обезщетяване“, от този регламент посочва в параграф 1:

„Настоящият 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“.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

19 Ищците по главното производство сключват с Air France договор за въздушен превоз от Париж (Франция) до Виго (Испания) с полет 5578 на посочената компания. Този полет е определен за 25 септември 2008 г. с излитане от летище „Париж — Шарл дьо Гол“ в 19,40 ч.

20 Няколко минути след излитането на самолета в предвидения час пилотът решава да се върне обратно към изходната точка — летище „Париж — Шарл дьо Гол“ поради техническа повреда на самолета. Преписката по главното производство не съдържа никакви данни, че след връщането на летището на заминаване самолетът е излетял отново и е пристигнал със закъснение в крайния си пункт.

21 Трима пътници от съответния полет са поканени да вземат полет, заминаващ на следващия ден, 26 септември 2008 г., в 7,05 ч. от летище „Париж — Орли“ до Порто (Португалия), откъдето те достигат до Виго с такси. На друг пътник му е предложено да вземе същия ден полет от Париж до Виго през Билбао. Що се отнася до останалите пътници, Air France им прави резервация за своя полет Париж—Виго, излитащ също на 26 септември 2008 г., в същия час като полетът, при който се случва аварията (19,40 ч.). Само един пътник от полета от предишния ден е настанен в хотел за сметка на Air France и получава помощ от тази авиокомпания.

22 Седем пътници от полет 5578, а именно ищците по главното производство, предявяват иск за вреди и пропуснати ползи срещу Air France пред Juzgado de lo Mercantil № 1 de Pontevedra (търговски съд, гр. Понтеведра) за неизпълнение на договора за въздушен превоз.

23 Всеки един от ищците по главното производство иска обезщетението, предвидено в член 7 от Регламент № 261/2004, като твърда сума в размер на 250 EUR. Един от ищците освен това иска да му бъдат възстановени разходите, които е трябвало да направи за своя превоз с такси от летището на Порто до Виго. Друг ищец иска възстановяване на разходите си за храна, консумирана на летището в Париж, и разходите, свързани с гледането на неговото куче за един ден повече от първоначално предвиденото. Всички ищци искат, на последно място, Air France да бъде осъдена да им заплати допълнителна сума като обезщетение за неимуществените вреди, които считат, че са претърпели.

24 При тези обстоятелства Juzgado de lo Mercantil № 1 de Pontevedra решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли определеното в член 2, буква л) [от Регламент № 261/2004] понятие „отмяна“ на полет да се тълкува в смисъл, че то се отнася само до случаи, когато въздухоплавателното средство не е излетяло в планирания час, или че обхваща и всички случаи, при които въздухоплавателно средство, за чийто полет има резервирани места, е излетяло, но не е стигнало до крайния си пункт на пристигане, включително когато е било принудено да се върне на летището на заминаване по технически причини[?]

2) Трябва ли посоченото в член 12 от този регламент понятие „допълнително обезщетяване“ да се тълкува в смисъл, че в случай на „отмяна“ на полет националният съд може да присъди обезщетение за вреди и пропуснати ползи, включително за неимуществени вреди, претърпени в резултат на неизпълнение на договора за въздушен превоз, в съответствие с правилата относно неизпълнението на договор, установени в националната правна уредба и съдебна практика, или напротив, посоченото обезщетение трябва да е свързано само с разходите на пътниците, които са надлежно доказани и които не са били възстановени в достатъчна степен от въздушния превозвач с оглед на разпоредбите на членове 8 и 9 [от Регламент № 261/2004], въпреки че не е направено изрично позоваване на тези разпоредби, или, на последно

място, че тези две понятия за допълнително обезщетяване са съвместими помежду си[?]“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

25 С оглед обезщетяването на пътниците на основание на член 5 във връзка с член 7 от Регламент № 261/2004 запитващата юрисдикция, която трябва да определи дали разглежданият полет може да бъде квалифициран като „отменен“ по смисъла на член 2, буква л) от този регламент, иска да се установи по същество дали понятието „отмяна“ се отнася само до хипотезата на липса на всякакво излитане на съответния самолет или то обхваща също и случая, в който този самолет, въпреки че е излетял, е бил принуден да се върне на летището на излитане вследствие на техническа повреда на въздухоплавателното средство.

26 Необходимо е веднага да се напомни, че член 2, буква л) от посочения регламент определя „отмяна[та]“ като „не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“. Следователно, за да може да се определи смисълът на понятието „отмяна“, първо трябва да се уточни смисълът на понятието „полет“ съгласно този член.

27 В това отношение Съдът вече е приел, че полетът по същество е операция по въздушен транспорт и така в известен смисъл е „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут (Решение

от 10 юли 2008 г. по дело Emirates Airlines, C-173/07, Сборник, стр. I-5237, точка 40). Освен това той е уточнил, че маршрутът е основен елемент на полета, доколкото полетът се извършва в съответствие с предварително определен от превозвача план (Решение от 19 ноември 2009 г. по дело Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, Сборник, стр. I-10923, точка 30).

28 Понятието „маршрут“ обозначава пътя, който самолетът следва да измине от летището на излитане до летището на пристигане по установено разписание, поради което, за да може един полет да се приеме за извършен, не е достатъчно самолетът да е заминал в съответствие с предвидения маршрут, а той трябва и да е достигнал определения в посочения маршрут краен пункт на пристигане. Следователно не може да се приеме, че първоначално предвиденият полет е извършен, когато самолетът е излетял, но след това се е върнал в летището на излитане, без да е достигнал определения в маршрута краен пункт на пристигане.

29 На следващо място от определението в член 2, буква л) от Регламент № 261/2004 по никакъв начин не може да се направи извод, че за да е налице „отмяна“ по смисъла на този член, е необходимо не само първоначално предвиденият полет да не е бил извършен, а и да има изрично решение за отмяната му.

30 В това отношение Съдът уточнява, че по принцип е възможно да се приеме, че е налице отмяна, когато предварително планираният и закъснял полет е прехвърлен към друг полет, тоест когато е налице отказ от плана за първоначалния полет и пътниците за него са се присъединили към пътниците за полет, който също е планиран, и то независимо от полета, за който превозените по този начин пътници са направили резервацията си (Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 36).

31 В такъв случай изобщо не е необходимо всички пътници, които са резервирали място за първоначално предвидения полет, да бъдат превозени с друг полет. В това отношение от значение е единствено индивидуалното положение на всеки един от така превозените пътници, тоест фактът, че по отношение на съответния пътник е налице отказ от първоначалния план за полета.

32 В това отношение следва да се отбележи, че както член 1, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004, така и съображения 10 и 17 от него, в текста на Регламента на различни езици, се отнасят до отмяната на „техния“ полет.

33 Безспорно е, че всички ищци по главното производство са пренасочени към други полети, планирани за деня, следващ предвидения ден на заминаване, и така са могли да достигнат до своя краен пункт — а именно Виго, като някои от тях — с прекачване. Поради това „техният“ първоначално планиран полет трябва да бъде квалифициран като „отменен“.

34 На последно място трябва да се отбележи, че причината, поради която самолетът е бил принуден да се върне на летището на излитане и затова не е достигнал крайния си пункт на пристигане, няма значение за квалификацията като „отмяна“ по смисъла на горепосоченото определение в член 2, буква л) от Регламент № 261/2004. Всъщност тази причина има значение само за преценката във връзка с обезщетяването на вредата, претърпяна от пътниците поради отмяната на техния полет, дали евентуално въпросната отмяна „е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, в който случай не се дължи никакво обезщетение.

35 Предвид горепосочените съображения на първия въпрос следва да се отговори, че понятието „отмяна“, така както е определено в член 2, буква л) от Регламент № 261/2004, трябва да се тълкува в смисъл, че в положение като това по главното производство то не се отнася само до хипотезата, в която съответният самолет изобщо не е излетял, а обхваща и случая, в който този самолет е излетял, но по някаква причина е бил принуден след това да се върне на летището на излитане, и в който пътниците на посочения самолет са били пренасочени към други полети.

По втория въпрос

36 С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали на основание член 12 от Регламент № 261/2004, предвиждащ допълнително обезщетяване, националният съд може да осъди въздушния превозвач да обезщети всякакъв вид вреди, включително неимуществени, претърпени в резултат на неизпълнението на договор за въздушен превоз, при това в съответствие с националните правила. Тя иска да се установи по-специално дали това допълнително обезщетяване може да обхване разходите, които пътниците е трябвало да понесат поради неизпълнението от страна на въздушния превозвач на задълженията за помощ и грижа, предвидени в членове 8 и 9 от Регламент № 261/2004.

37 Като начало е необходимо да се напомни, че член 1 от Регламент № 261/2004 подчертава минималния характер на правата, които предоставя в полза на пътниците във въздушния транспорт, когато им е отказан достъп на борда против тяхната воля, техният полет е отменен или е закъснял. Освен това озаглавеният „Допълнително обезщетяване“ член 12 от този регламент предвижда, че същият се прилага, без да се засягат правата на пътниците за допълнително обезщетяване. В него е уточнено и че обезщетението, предоставено по Регламента, може да се приспадне от такова обезщетение.

38 От тези разпоредби следва, че целта на обезщетението, предоставено на пътниците във въздушния транспорт на основание член 12 от Регламент № 261/2004, е да допълни предвидени в този регламент мерки по такъв начин, че пътниците да бъдат обезщетени за цялата вреда, която са претърпели поради неизпълнението от въздушния превозвач на неговите договорни задължения. В този смисъл посочената разпоредба позволява на националния съд да осъди въздушния превозвач да обезщети вредата, произтичаща за пътниците от неизпълнението на договора за въздушен превоз, на различно от Регламент № 261/2004 правно основание, тоест по-специално при условията, предвидени от Конвенцията от Монреал или от националното право.

39 В това отношение следва да се напомни, че Съдът вече е постановил, че стандартизираните и незабавни мерки, приети на основание на Регламент № 261/2004, сами по себе си не са пречка съответните пътници — в случай че същото неизпълнение от страна на въздушния превозвач на договорните му задължения им е причинило освен това вреди, които пораждат право на обезщетение — да предявят и искове за обезщетяване на тези вреди при предвидените в Конвенцията от Монреал условия (вж. в този смисъл Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA, C-344/04 Recueil, стр. I-403, точка 47).

40 По-специално в разпоредбите на членове 19, 22 и 29 от Конвенцията от Монреал, приложими по силата на член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 към отговорността на установен на територията на държава членка въздушен превозвач, се уточняват условията, при които след закъснение или отмяна на полет съответните пътници могат да предявят правата си по съдебен ред, като поискат от неизпълнилите договора за въздушен превоз превозвачи индивидуално обезщетение за претърпените вреди и пропуснатите ползи.

41 В това отношение следва да се напомни, че в Решение от 6 май 2010 г. по дело Walz (C-63/09, Сборник, стр. I-4239, точка 29) Съдът постановява, че терминът „вреда“, посочен в глава III от Конвенцията от Монреал, трябва да се разбира в смисъл, че включва както имуществените, така и неимуществените вреди. От това следва, че вредата, подлежаща на обезщетяване въз основа на член 12 от Регламент № 261/2004, може да бъде не само имуществена, но и неимуществена.

42 За сметка на това, националният съд не може като допълнително обезщетяване на основание член 12 от Регламент № 261/2004 да осъди въздушния превозвач да възстанови на пътниците, чийто полет е закъснял или е отменен, разходите, които последните е трябвало да понесат, поради това че този въздушен превозвач не е изпълнил предвидените в членове 8 и 9 от този регламент задължения за помощ (възстановяване стойността на билета или премаршрутиране към крайния пункт на пристигане, поемане на разходите за прехвърляне от летището на

пристигане до летището, за което е направена резервацията) и грижа (поемане на разходите за храна, напитки, настаняване в хотел и телефонни обаждания).

43 Всъщност исканията на пътниците във въздушния транспорт, основани на предоставените им с посочения регламент права, като правата по членове 8 и 9 от него, не могат да бъдат разглеждани като искания за „допълнително“ обезщетяване в смисъла, в който това понятие е определено в точка 38 от настоящото решение.

44 Все пак, когато даден превозвач не изпълни задълженията си по членове 8 и 9 от Регламент № 261/2004, пътниците във въздушния транспорт могат да упражнят правото си на обезщетяване, позовавайки се на посочените в тези членове обстоятелства.

45 На последно място, тъй като националната юрисдикция поставя въпроса дали за да упражнят правата, предвидени в членове 8 и 9 от Регламент № 261/2004, пътниците във въздушния транспорт трябва да се позоват на тези разпоредби, следва да се подчертае, че — както изтъква генералният адвокат в точка 61 от заключението си — в Регламент № 261/2004 не се съдържа никаква пречка за присъждането на обезщетение поради неизпълнение на задълженията по членове 8 и 9 от споменатия регламент, ако тези разпоредби не са били посочени от пътниците във въздушния транспорт.

46 Предвид гореизложените съображения на втория въпрос следва да се отговори, че понятието „допълнително обезщетяване“, посочено в член 12 от Регламент № 261/2004, трябва да се тълкува в смисъл, че позволява на националния съд да присъди, при предвидените в Конвенцията от Монреал или в националното право условия, обезщетение за вредата, включително неимуществената, причинена от неизпълнението на договора за въздушен превоз. За сметка на това,

понятието „допълнително обезщетяване“ не може да послужи като правно основание за националния съд да осъди въздушния превозвач да възстанови на пътниците, чийто полет е закъснял или е отменен, разходите, които последните е трябвало да понесат, поради това че посоченият превозвач не е изпълнил задълженията си за помощ и за грижа, предвидени в членове 8 и 9 от този регламент.

По съдебните разноски

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

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

1) Понятието „отмяна“, така както е определено в член 2, буква л) 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 в положение като това по главното производство то не се отнася само до хипотезата, в която съответният самолет изобщо не е излетял, а обхваща и случая, в който този самолет е излетял, но по някаква причина е бил принуден след това да се върне на летището на излитане, и в който пътниците на посочения самолет са били пренасочени към други полети.

2) Понятието „допълнително обезщетяване“, посочено в член 12 от Регламент № 261/2004, трябва да се тълкува в смисъл, че позволява на националния съд да присъди, при предвидените в Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз или в националното право условия, обезщетение за вредата, включително неимуществената, причинена от неизпълнението на договора за въздушен превоз. За сметка на това, понятието „допълнително обезщетяване“ не може да послужи като правно основание за националния съд да осъди въздушния превозвач да възстанови на пътниците, чийто полет е закъснял или е отменен, разходите, които последните е трябвало да понесат, поради това че посоченият превозвач не е изпълнил задълженията си за помощ и за грижа, предвидени в членове 8 и 9 от този регламент.

Подписи