ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-ЖА E. SHARPSTON
представено на 28 юни 2011 година[1]

1. В настоящото дело Juzgado de lo Mercantil № 1 de Pontevedra (Търговски съд № 1, Pontevedra) иска да установи дали понятието „отмяна“ на полет по смисъла на Регламент № 261/2004[2] включва случая, при който полетът е започнал, но самолетът е бил принуден да се върне на летището на заминаване поради технически причини. Той иска също да получи разяснения относно значението на понятието „допълнително обезщетяване“ в член 12 от Регламента.

Правна уредба

Конвенцията от Монреал

2. Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз („Конвенцията от Монреал“) е подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и е одобрена от нея на 5 април 2001 г.[3]

3. В съображение 3 от Конвенцията от Монреал се признава значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване.

4. Член 19 от Конвенцията от Монреал 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,

1 — Език на оригиналния текст: английски.

2 — 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, наричан по-нататък „Регламентът“).

3 — 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, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112). Конвенцията от Монреал влиза в сила на 28 юни 2004 г. по отношение на ЕС, Франция и Испания; понастоящем тя е в сила във всички държави членки.

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“.

5. Съгласно член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 [4] 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

6. Уводната част на Регламента включва следните съображения:

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

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

[…]

(12) Безпокойството и неудобството на пътниците, причинени от отмяна на полети, следва […] да се намали. Това следва да се постигне като се [насърчават] 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 […]

(13) Пътници, чиито полети са отменени, следва да могат да получат или възстановяване стойността на билетите, или премаршрутиране при задоволителни условия, и за тях следва да се положат съответни грижи, докато чакат по-късен полет.

(14) Съгласно Конвенцията от Монреал, задълженията на оперирашите въздушни превозвачи следва да бъдат ограничени или отменени в случаите, когато дадено събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не

4 — Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия (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 за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия (ОВ L 140, стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146).

са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. [...]

[…]“.

7. Съгласно член 1, параграф 1 с Регламента се признават минимални права за пътниците, когато: а) им е отказан достъп на борда против тяхната воля; б) техният полет е отменен или в) техният полет е закъснял.. Съгласно член 3, параграф 1, буква а) Регламентът се прилага за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка.

8. В член 2, параграф l „отмяна“ на полет се определя като „не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран“ [5].

9. Член 5 е озаглавен „Отмяна [на полет]“. В параграф 1, букви а) и б) се предвижда, че пътниците, чийто полет е отменен, получават помощ от оперираща въздушен превозвач в съответствие с член 8 и член 9, параграф 1, буква а) и параграф 2. Освен това при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след заминаването, така както е било планирано за отменения полет, съответните пътници имат право на помощта, посочена в член 9, параграф 1, букви б) и в).

5 — В това определение се съдържа и условието „и за който има поне едно резервирано място“. Това дело обаче не се отнася до полети, отменени преди да има резервирани места.

10. Съгласно член 5, параграф 1, буква в) пътници, чийто полет е отменен, също имат право на обезщетение от оперираща 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“.

11. Член 5, параграф 3 гласи: „оперираш въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“.

12. Член 7 е озаглавен „Право на обезщетение“. В параграфи 1 и 2 от него е предвидено:

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

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

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;

в) 600 EUR за всички полети, 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, времето на пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет

а) с два часа за всички полети до 1 500 километра; или

б) с три часа за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра; или

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

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

13. Член 8 е озаглавен „Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране“. Когато се прави позоваване на този член, член 8, параграф 1 предвижда, че на пътниците се предлага избор между: а) възстановяване на пълната стойност на билета за част или за целия неосъществен път, 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) такова премаршрутиране на по-късна дата.

14. Член 8, параграф 3 задължава въздушните превозвачи, когато предлагат на пътника полет до алтернативно летище, обслужващо същия град, агломерация или регион, да поемат разходите за прехвърлянето на пътника от алтернативното летище до това, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласувано с пътника.

15. Член 9 е озаглавен „Право на грижа". Когато се прави позоваване на този член, член 9, параграф 1 предвижда, че на пътниците се предлага: (безплатно, при условия, които се различават в зависимост от продължителността на закъснението), а) храна и напитки, б) настаняване в хотел и в) превоз между летището и мястото за настаняване на пътниците; освен това според член 9, параграф 2 на пътниците се предлагат две безплатни телефонни обаждания, телекс или факс съобщения, или електронни съобщения.

16. Член 12 е озаглавен „Допълнително обезщетяване". Член 12, параграф 1 гласи: „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".

Обстоятелствата, производството и отправените въпроси

17. Ищците — María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González и четиригодишната им дъщеря Yaiza Pato Rodríguez, (по-нататък наричани „семейство Pato Rodríguez"), Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez и шестгодишният им син Yago López Sousa (по-нататък наричани „семейство López Sousa") и Rodrigo Manuel Puga Lueiro — имат резервация за полет на Air France от Париж (летище „Шарл дьо Гол") до Vigo (летище Peinador), който по разписание трябва да се осъществи в 19,40 ч. на 25 септември 2008 г.

18. Полетът започва по разписание, но след няколко минути пилотът решава да се върне на летище „Шарл дьо Гол" поради технически проблем на въздухоплавателното средство.

19. Само на г-н Puga Lueiro е предложена помощ или настаняване в хотел от служители на Air France. Другите пътници прекарват нощта на терминал на летище „Шарл дьо Гол", различен от този, от който трябвало да се осъществи полетът им, тъй като този терминал е затворен в полунощ.

20. Air France премаршрутира семейство Pato Rodríguez, като им прави резервация

за полет до Порто, който се осъществява от Париж (Орли) в 07,05 ч. на 26 септември. Те стигат до дома си във Виго с такси от Порто за сумата от 170 EUR.

21. На семейство López Sousa е направена резервация за полета от Париж до Виго, който по разписание трябва да се осъществи в 19,40 ч. на 26 септември. Междувременно то не получава никаква помощ.

22. Г-н Puga Lueiro заминава с полет Париж—Билбао—Виго сутринта на 26 септември.

23. Ищците предявяват заедно иск срещу Air France пред запитващата юрисдикция, в който твърдят, че е налице неизпълнение на договорите им за въздушен превоз. Всеки от тях претендира 250 EUR на основание член 7 от Регламента.

24. Освен това семейство Pato Rodríguez претендира и сумата от 170 EUR за възстановяване на разходите за такси от летището в Порто до Виго. Семейство López Sousa претендира да му бъдат възстановени разходите за храна на летището в размер на 20,50 EUR и разходите за допълнителен ден на кучето им в пансион в размер на 23,20 EUR. На последно място, всеки ищец иска да му бъде изплатена сумата от 650 EUR като обезщетение за неимуществени вреди, с изключение на г-н Puga Lueiro, който претендира 300 EUR на това основание.

25. В акта за преюдициално запитване националният съд посочва, че в по делото, с което е сезиран, се поставят въпроси, свързани с тълкуване на Регламента. Той отбелязва, че между становищата на страните съществуват различия относно тълкуването на обхвата на понятието „отмяна на полет“, които не могат да бъдат решени въз основа на правната уредба. Поради това той поставя на Съда следните въпроси:

а) Трябва ли определеното в член 2, буква л) [от Регламента] 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 също 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?

б) 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 договор 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 превозвача с оглед

на разпоредбите на членове 8 и 9 [от Регламента], 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?“.

26. Писмени становища пред запитващата юрисдикция представят ищците, френското, италианското и полското правителство, Обединеното кралство и Комисията. Air France представя становище след изтичането на установения срок, но тъй като Съдът отказва да го приеме, повече не се опитва да изложи позицията си чрез подаване на искане да бъде изслушано в съдебно заседание. Тъй като никоя от другите страни не е поискала да бъде изслушана, не се провежда съдебно заседание.

Преценка

Първият въпрос

27. Запитващият съд иска да се уточни определението на понятието „отмяна“ на полет в член 2, параграф l от Регламента. Той посочва две възможности. Първо, понятието „отмяна“ на полет може да означава „само че въздухоплавателното средство не е излетяло в планирания час“. Второ, то може да означава „всички случаи, при които въздухоплавателното средство […] 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“.

28. Все пак бих искала да отбележа, че делото в главното производство по-конкретно се отнася именно до случай, при който въздухоплавателното средство е принудено да се върне на летището на заминаване по технически причини — явно само след няколко минути. Поради това съм съгласна с ищците в главното производство, че въпросът, на който запитващият съд иска да получи отговор, е дали тези конкретни обстоятелства представляват „отмяна“ на полет по смисъла на Регламента. С оглед на настоящата ни задача според мен не е необходимо и не би било разумно Съдът да разглежда други възможни обстоятелства, при които въздухоплавателно средство може да напусне летището на заминаване, както е било планирано, но полетът да завърши на място, различно от пункта на пристигане по разписание. Всеки опит за даване на общ отговор би могъл да доведе до пропуск да се разгледат един или повече възможни случаи.

29. Освен това от изложените в акта за преюдициално запитване обстоятелства не се установява, че въпросният полет е продължил на някакъв етап след завръщането на въздухоплавателното средство на летището на заминаване. Накрая всички ищци достигат крайния пункт с други полети [6]. Поради това не е необходимо да

6 — Очевидно не може да се приеме, че полетът, за който е била направена резервация на семейство López Sousa, който по разписание е трябвало да се осъществи в 19,40 ч. на 26 септември 2008 г. и при който въздухоплавателното средство е излетяло в този час, е бил същият полет, който по разписание е трябвало да се осъществи в 19,40 ч. на 25 септември и при който въздухоплавателното средство е излетяло в този час.

се разглежда дали, ако въздухоплавателното средство беше излетяло отново със закъснение, това закъснение би могло да се приравни на „отмяна на полет“ и ако е така, колко би трябвало да продължи това закъснение.

30. Впрочем съгласна съм с Комисията, че когато се определя дали даден полет е отменен или не, причината за връщането не е от значение. Ако е налице „отмяна на полет“, причината би могла да е относима, когато се преценява дали отмяната 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 Регламента и в този случай не се дължи обезщетение. Тя не е от значение, за да се определи дали е налице отмяна на полет, независимо дали при обстоятелства като тези по настоящото дело или при каквито и да било други обстоятелства. В настоящия случай не се съобщават никакви подробности относно обстоятелствата, при които става връщането на летището на заминаване, и запитващият съд не е поставил въпрос дали тези обстоятелства са били „извънредни“ по смисъла на член 5, параграф 3.

31. Ето защо смятам, че първият въпрос би трябвало да се формулира по различен начин — означава ли определеното в член 2, параграф 1 от Регламента понятие „отмяна на полет“ само че въздухоплавателно средство не е излетяло в предвидения час или обхваща и случая, при който въздухоплавателното средство се връща на летището на заминаване и полетът не продължава повече?

32. Донякъде ми е трудно да отговоря, че по смисъла на Регламента полетът е отменен дори тогава, когато, след като е излетяло според планираното, въздухоплавателното средство не пристига в своя краен пункт по разписание, а се връща на летището на заминаване и полетът не продължава повече.

33. В Регламента не се съдържа определение за „полет“, но Съдът тълкува понятието „по същество като операция по въздушен транспорт и така в известен смисъл като „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут“ [7]. Така целта на полета е въздушния превоз на пътниците и на техния багаж от летище А до летище Б [8].

34. За сметка на това „отмяната на полет“ е определена. Тя означава „не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран“. Това определение е обективно. То се отнася до факта, че полетът действително не се е осъществил, а не до вземането на решение да не се осъществи полет — и още по-малко до момента, в който може да бъде взето такова решение.

7 — Решение от 10 юли 2008 г. по дело Emirates Airlines (C-173/07, Сборник, стр. I-5237, точка 40).

8 — Разбира се има случаи, при които с граждански самолети (обикновено малки) може да се превозят пътници на кратки екскурзии, например с туристическа цел или за първи полет, като по очевидни причини се планира връщане в изходното летище. Такива полети не само не са относими спрямо фактите от значение за настоящия случай, но дори не е сигурно, че попадат в приложното поле на Регламента.

35. Струва ми се, че когато се планира с даден полет да се превозят пътници и техния багаж от точка А до точка Б и въздухоплавателното средство заминава от точка А, както е планирано, но се връща в точка А и полетът не продължава повече, като пътниците и техния багаж просто са разтоварени в пункта на заминаване, не може да се приеме, че този полет е осъществен. Всъщност никаква част от „единицата“ от този транспорт, която е трябвало да бъде осъществена от въздушния превозвач според определен от този превозвач маршрут, не е осъществена. Не е извършено нищо, което да е свързано с основната цел на операцията. Превозвачът не е превозил никого и нищо до никъде. Пътниците се намират в същото положение, както ако бяха останали в салона за заминаващи без надежда да заминат с планирания си полет. Ще трябва да се намери друг начин те да бъдат превозени до точка Б, тъй като те няма да могат да стигнат дотам с предишния планиран полет.

36. За мен е безспорно, че в случая въпросният полет „не е осъществен“.

37. Френското правителство и Обединеното кралство обаче възразяват срещу всяко тълкуване на Регламента, при което полет може да се счита за отменен след излитането на въздухоплавателното средство.

38. Обединеното кралство първо се позовава на приетото от Съда в Решение по дело Sturgeon и др.[9] разрешение, според което „независимо от продължителността на закъснението, дори да е голяма, закъснелият полет не може да се разглежда като отменен, когато е налице излитане в съответствие с първоначално предвидения план“. Оттук то стига до извода, че ако при полет въздухоплавателното средство е излетяло в съответствие с първоначално планираното от оператора, той в никакъв случай не може да се счита за отменен.

39. Не мисля, че може да се направи такъв извод. Цитираният откъс се отнася до полети, които имат закъснение и при които въздухоплавателното средство излита и впоследствие пристига в пункта на пристигане по-късно от времето по разписание. Той не се отнася до полети, които са прекъснати и при които въздухоплавателното средство се връща в летището на заминаване, така че се стига до същия резултат, както ако въздухоплавателното средство изобщо не беше излетяло.

40. Френското правителство се позовава и на Решение по дело Sturgeon и др., по-специално на частта, в която Съдът приема[10], 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“. Оттук per argumentum a contrario френското правителство стига до извода, че не може да съществува „отмяна на полет“, когато няма отказ от плана за първоначалния полет.

9 — Решение от 19 ноември 2009 г. по дело Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, Сборник, стр. I-10923, точка 34).

10 — Решение по дело Sturgeon и др., точка 36.

41. Отново ми се струва, че този извод не е обоснован. Както посочих, спорът по дело Sturgeon и др. се отнася до полет, който просто е закъснял, а не е отменен, докато в настоящия случай по нищо не личи, че има твърдение в този смисъл. Освен това, от една страна, фактът, че е възможно да се стигне до извода, че при определени обстоятелства е налице отмяна на полет, не означава, че отмяна изобщо не може да съществува при други обстоятелства. От друга страна, изглежда, че поне за някои от ищците резервациите всъщност са били прехвърлени към друг полет. Освен това, с изключение на излитането, всъщност е налице отказ от целия план за първоначалния полет. Маршрутът и пристигането в крайния пункт (които със сигурност представляват основната цел на всяка операция по превоз или единица от такава операция) са отменени и заменени с връщане на летището на заминаване, при което не е осъществена никаква съществена част от първоначалния план.

42. Обединеното кралство твърди също, че от трите обстоятелства, във връзка с които Регламентът налага наличието на минимален брой условия, отказаният достъп на борда и закъснения при излитане по естеството си се отнасят до положението преди излитането на въздухоплавателното средство. Поради това то твърди, че отмяната на полет също трябва да се отнася до положението преди излитането на въздухоплавателното средство.

43. Струва ми се, че това не е логически издържано. По същия начин би могло да се твърди, че отказаният достъп на борда и отмяната на полет предполагат, че пътникът не е бил в състояние да замине с полета, за който е имал резервация, така че закъсненията също трябва да са свързани с такова положение — което би било лишено от смисъл, тъй като при закъснение на полета пътникът действително заминава с полета, за който има резервация.

44. По-нататък Обединеното кралство се опитва да покаже, че само промяна в предходния план на полета — като изменение на плана на полета или отклонение спрямо окончателния краен пункт на пристигане — не е равнозначно на отмяна на този полет в обикновеното значение на думата или съгласно определението в член 2, параграф l от Регламента. То също възразява, че ако понятието „отмяна на полет“ трябва да се прилага в случаи, при които полетът просто не е осъществен според планирания маршрут, а само за част от разстоянието, би било трудно или невъзможно да се приложат „различните размери на обезщетението в зависимост от разстоянието“ по член 7, параграф l от Регламента.

45. При все това вече изложих виждането си, че преюдициалното запитване не се отнася до обстоятелства, различни от тези, при които е налице просто и окончателно връщане в летището на заминаване, без да е достигнат какъвто и да било друг краен пункт, както и че Съдът следва да се произнесе само във връзка с тези обстоятелства. Поради това смятам, че доводите на Обединеното кралство в това отношение не са

относими за решаването на разглеждания въпрос.

46. Френското правителство и Обединеното кралство излагат редица други доводи в подобен смисъл.

47. Първо, те посочват, че целта на Регламента е да насърчи въздушните превозвачи да информират пътниците за отменените полети колкото се може по-рано преди планираната дата [11] и да ги разубедят да отменят полети единствено по търговски причини (вероятно в случаи, при които броят на резервираните места прави полета нерентабилен) [12]. След като самолетът е излетял, явно няма причина пътниците да бъдат информирани за каквато и да било отмяна преди началото на полета по разписание и авиокомпанията няма основание да не продължи полета по съображения от търговско естество. Поради това да се квалифицира като отмяна на полет всичко, което се отразява на полета след неговото начало по разписание, не съответства на замисъла и на целта на Регламента.

48. Мога да се съглася, че целта да се убеждават превозвачите да не отменят полети и да информират предварително пътниците за отмяната е сред преследваните от Регламента цели. Вярно е също, че в съображение 12 се установява връзка между обезщетяването поради отмяната на полети и липсата на достатъчно ранно информиране на пътниците, което може да е без значение, ако полетът е отменен след излитането на въздухоплавателното средство. Ако това действително беше единствената цел в случай на отмяна на полети, доводът на двете правителства би имал някакъв смисъл. Регламентът обаче преследва други цели – най-вече тази да гарантира високо равнище на защита на пътниците [13]. Наистина, изглежда ясно, че разубеждаването на превозвачите да отменят полети и насърчаването им да информират предварително пътниците за това са само част от средствата за постигане на основната цел за защита на пътниците. Обезщетяването във връзка с отмяна на полети в последния момент е друго такова средство, което не е по-малко подходящо за тази цел ако отмяната настъпи след последната минута.

49. Ясно е, че положението, в което са се намирали ищците в главното производство, не е отказан достъп на борда. За

11 — Вж. съображение 12 от Регламента и разпоредбите на член 5, параграф 1, буква в), в който се предвижда, че оперициращият въздушен превозвач трябва да информира пътниците за отмяна на полет, за да се освободи от задължението за плащане на обезщетение, ако са налице някои други условия.

12 — Вж. точка 1 от Обяснителния меморандум на Комисията към първоначалното предложение за Регламента, COM(2001) 784 окончателен, която гласи: „Отказаният достъп на борда и отмяната на полети по търговски съображения предизвикват силно недоволство не само защото причиняват сериозно закъснение и объркват плановете на пътниците, но и защото представляват неизпълнение от страна на превозвача на задължението му да превози пътниците, като полага разумна грижа“.

13 — Вж. по-специално съображения 1 и 2 от преамбюла на Регламента и Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA (C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 69).

разлика от положението по дело Sturgeon и др., не изглежда и въздушният превозвач да твърди, че е налице забавяне на полет. Ако не става въпрос и за отмяна на полет, то се касае за значителна празнота в уредбата на защитата на пътниците. Превозвач би могъл да твърди, че не носи каквато и да било отговорност по Регламента, дори че не е длъжен да предостави грижа или помощ (действително изглежда, че в този случай на ищците е била предоставена нищожна помощ или грижа). Такава явна празнота би противоречала напълно на целта да се гарантира високо равнище на закрила на пътниците. Тя би означавала, че пътници, намиращи се в такова положение, биха имали право на третиране, което е по-неблагоприятно не само от това на пътниците, чийто полет е бил отменен преди неговото начало, но от това и на тези пътници, чийто полет е закъснял с няколко часа — въпреки че на практика тяхното положение води до по-голямо неудобство.

50. Като се има предвид, както посочва Комисията, че от Регламента не се установява, че „отмяна“ на полет може да настъпи само преди излитането на въздухоплавателното средство, ми се струва, че такова ограничение не може да се изведе от текста на Регламента, тъй като то би било в явен разрез с основната цел на Регламента.

51. Бих искала да отбележа обаче, че отмяната на полет, след като въздухоплавателното средство е излетяло, е по-вероятно да бъде предизвикана от извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента, отколкото отмяната на полет в момент, в който въздушният превозвач има възможност да информира пътниците предварително. Така превозвачът ще трябва да плати обезщетение поради отмяна на полет след излитането на въздухоплавателното средство само ако причината за това е могла да бъде избегната при вземане на всички разумни мерки. Ако обаче причината за отмяната е могла да бъде избегната, превозвачът ще носи отговорност по член 19 от Конвенцията от Монреал и на основание член 12, параграф 1 от Регламента, като обезщетението, дължимо по член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламента, може да се приспадне от сумите, дължими на основание на тази отговорност.

52. По-нататък, френското правителство и Обединеното кралство предупреждават за риска, ако връщането на въздухоплавателното средство на летището на заминаване се счита за отмяна на полета, пилотите да се чувстват подложени на натиск да продължат полета, вместо да върнат обратно въздухоплавателното средство, за да избегнат необходимостта въздушният превозвач да плаща обезщетение по Регламента. Такъв натиск може да изложи на риск безопасността на въздухоплавателното средство.

53. Това предположение не изглежда правдоподобно. Дори ако се предположи, което не е особено вероятно, че авиокомпания може да е напълно безразлична към безопасността на своите пътници,

ми се струва, че нито един въздушен превозвач не би предпочел да поеме риска от произшествие, при което може да се касае за огромни суми, свързани както с неговите материални загуби и обезщетенията, дължими на пострадалите лица, пред необходимостта да плати сигурно, но ограничено по размер обезщетение на основание на Регламента. Това е още по-малко вероятно, ако спешното връщане по съображения за безопасност се дължи на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламента (за какъвто случай вероятно става въпрос, освен ако превозвачът не е взел всички разумни мерки), което освобождава превозвача от отговорността за плащане на обезщетение по член 7. Освен това, независимо от самото задължение на пилотите да спазват международно признатите процедури и изисквания за безопасност, ми се струва, че те биха отдали по-голямо значение на собствената си безопасност и на тази на собствения си екипаж и пътници, отколкото на търговското благополучие на наелия ги въздушен превозвач.

54. Накрая, двете правителства обръщат внимание на факта, че дори при липсата на право на обезщетение по член 7 от Регламента пътниците могат да предявят иск на основание член 19 от Конвенцията от Монреал при обстоятелства като тези по настоящото дело.

55. Това действително е така. Не виждам обаче то да има каквато и да било връзка с въпроса дали е налице право на обезещетение на основание на Регламента или не.

56. Поради това считам, че понятието „отмяна“ на полет, определено в член 2, параграф l от Регламента, обхваща случаи, при които полетът започва, но след това въздухоплавателното средство се връща на летището на заминаване и полетът не продължава повече.

Вторият въпрос

57. Вторият въпрос на националния съд изхожда от предпоставката, че е установена отмяна на полета. Неговият въпрос се отнася до последиците от използването на понятието „допълнително обезщетяване“ в член 12, параграф 1 от Регламента който, нека напомня, гласи: „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.“

58. При това положение националният съд иска да установи, първо, дали национален съд може да присъди обезщетение

за вреди (включително за неимуществени вреди), претърпени в резултат на неизпълнението на договора от въздушния превозвач в съответствие с установените в националната правна уредба и съдебна практика правила относно неизпълнението на договор. По-нататък, той иска да установи дали „допълнителното обезщетяване“ е ограничено само до разходите на пътниците, които са доказани и които не са били възстановени в достатъчна степен от въздушния превозвач в съответствие с разпоредбите на членове 8 и 9 от Регламента, въпреки че няма изрично позоваване на тези разпоредби? Запитващият съд иска да установи също дали двете посочени по-горе понятия за допълнително обезщетяване са съвместими помежду си.

59. На първата част на този въпрос може да се даде прост отговор. В член 12, параграф 1 не се установява ограничение за вида на вредите, които пътникът може да претендира. Въпросът трябва да намери разрешение според националното право, което от своя страна трябва да бъде съобразено с Конвенцията от Монреал. В това отношение следва да се отбележи, че в Решение по дело Walz [14] Съдът приема, че понятието „вреда“, посочено в Конвенцията от Монреал, може да се отнася както за имуществените, така и за неимуществените вреди.

14 — Решение от 6 май 2010 г. по дело Walz (C-63/09, Сборник, стр. I-4239, точка 29).

60. Този отговор изглежда се отнася и до втората част на въпроса. Фактът, че има обезщетение, дължимо на основание член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламента, не е пречка пътникът да претендира допълнително обезщетяване за разходите, направени поради това че въздушният превозвач не е изпълнил задълженията си по член 8 или 9. Въпреки че такова обезщетяване не е изрично предвидено, няма съмнение, че задължението за предоставяне на грижи и помощ не би било ефективно, ако не може да се иска изпълнението му.

61. От друга страна, националният съд иска да установи също дали обезщетението за разходите, направени поради това че въздушният превозвач не е изпълнил задълженията си по член 8 или 9, може да се претендира, „въпреки че не е направено изрично позоваване на тези разпоредби“. Не е ясно какво точно се има предвид. В становищата си пред Съда ищците цитират откъси от исковата си молба до националния съд, от които се установява, че те конкретно се позовават на неизпълнение на предвиденото в Регламента задължение за предоставяне на помощ и посочват изрично член 9 от същия Регламент. Каквито и трудности, свързани с националните процесуални изисквания, да са налице, със сигурност в самия регламент не се съдържа никаква пречка за присъждането на обезщетение поради неизпълнение на задължението за предоставяне на помощ и грижи съгласно членове 8 и 9 само защото тези разпоредби не са изрично посочени

от ищеца. Всъщност национална разпоредба, която би довела до такъв резултат, би била недопустима, доколкото би лишила ищците от права, които са им предоставени по силата на Регламента.

62. От друга страна, би могло да се допусне, че националният съд иска да установи дали, за да бъде допустим искът, ищецът е трябвало да поиска от въздушния превозвач в съответния момент да му бъдат предоставени помощ и грижи на основание членове 8 и 9 от Регламента. Ако това е така, отговорът трябва да бъде отрицателен. Въпреки че член 14 от Регламента изисква въздушните превозвачи да информират пътниците за техните права според Регламента, задължението за предоставяне на помощ и грижи по никакъв начин не е обусловено от направено от пътника искане. Текстът на членове 8 и 9 е недвусмислен, тъй като в тях се предвижда, че: „на пътниците се предлага […]“.

63. Съществува и друго затруднение при тълкуването на понятието „допълнително обезщетяване“ в член 12, параграф 1 от Регламента като включващо обезщетение за разходите, направени поради неизпълнението от въздушния превозвач на задълженията му по член 8 или 9. Второто изречение на член 12, параграф 1 допуска обезщетението, „предоставено по този регламент, да се приспадне от всякакво „допълнително обезщетяване“. Ако понятието за обезщетение, предоставено по този регламент, трябва да се тълкува стеснително като обезщетение, обхващащо само обезщетението, дължимо по член 7, това би означавало, че то може да се приспадне от обезщетението, дължимо за неизпълнението на задължението за предоставяне на помощ и грижи, което като такова не е „предоставено по този регламент“.

64. Такова тълкуване не би имало смисъл. Задължението за плащане на обезщетение по член 7 и задължението за предоставяне на помощ и грижи са кумулативни и имат една и съща цел. Въздушният превозвач не може да се освободи от отговорността си за едното, като го приспадне от другото. Дори това тълкуване да се приеме, в член 12, параграф 1 се предвижда само че обезщетението, предоставено по този регламент, *може* да се приспадне от допълнително обезщетяване. Не съществува задължение за приспадане и компетентният съд винаги следва да определи дали при обстоятелствата в конкретния случай е справедливо да се извърши приспадане. В настоящия случай несъмнено това не би било справедливо.

Заключение

65. Предвид всички изложени по-горе съображения предлагам Съдът да отговори на въпросите, поставени от Juzgado de lo Mercantil № 1 de Pontevedra, по следния начин:

Понятието „отмяна на полет“, определено в член 2, параграф l 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 се отнася до случаи, при които въздухоплавателното средство е излетяло, но след това се е върнало на летището на заминаване и полетът не е продължил.

Понятието „допълнително обезщетяване“ в член 12, параграф 1 от Регламент № 261/2004 обхваща обезщетението, присъдено в съответствие с националната правна уредба и съдебна практика за вреди (включително неимуществени вреди) във връзка с отмяна на полет, претърпени в резултат от неизпълнението на договора за въздушен превоз.

Когато въздушен превозвач не е изпълнил задълженията си по членове 8 и 9 от Регламент № 261/2004, пътниците, които са претърпели вреди, могат да претендират възстановяването на всякакви разходи, направени от тях в резултат на това неизпълнение, независимо от това дали са поискали изпълнение на задълженията в съответния момент. Обезщетението, предоставено на основание член 7 от същия Регламент, може да не се приспадне от такова възстановяване“.