ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-ЖА ELEANOR SHARPSTON
представено на 6 март 2008 година [1]

1. Регламент № 261/2004 [2] предвижда изплащане на обезщетение на пътуващите с въздушен транспорт пътници при отмяната на полет. Той обаче не се прилага за пътниците, които заминават от трета страна за държава-членка с превозвач, който не е от Общността. Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Върховен областен съд, Франкфурт) (Германия) по същество иска от Съда да установи дали полет на връщане от трета страна до държава-членка трябва да се счита за част от полет, заминаващ от тази държава-членка, поне когато полетите на отиване и връщане са резервирани едновременно.

Приложима правна уредба

Регламент № 261/2004

2. Регламент № 261/2004 има за цел да увеличи защитата, с която разполагат в Общността пътуващите с въздушен транспорт пътници [3]. Той отменя Регламент № 295/91 [4], който единствено предвижда възстановяване на стойността на билетите или премаршрутиране само за редовните полети, както и безплатни услуги и минимално равнище на обезщетяване за пътниците, на които е отказан достъп на борда. Новият регламент обхваща всички търговски полети и се отнася за отмяната и закъснението на полети, освен за отказването на достъп на борда. Той предвижда обезщетение за пътниците не само когато им е отказан достъп на борда, но и когато полетът им е отменен.

3. Съображение 1 от преамбюла на Регламент № 261/2004 посочва, че общностните действия в областта на въздушния транспорт следва да целят гарантирането на високо равнище на защита на пътниците и по принцип да отчитат изцяло изискванията за защита на потребителите.

4. Съображение 6 посочва, че „[з]ащитата, предоставена на пътници, заминаващи от летище, разположено в държава-членка, следва да се предостави и на тези, които заминават от летище, разположено в трета страна за летище, разположено

1 — Език на оригиналния текст: английски.

2 — Регламент (ЕО) 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). Регламент № 261/2004 влиза в сила на 17 февруари 2005 г.

3 — Вж. по-специално съображения 1—4 от този регламент.

4 — Регламент на Съвета от 4 февруари 1991 година относно създаване на общи правила за система за обезщетяване при отказ за качване на борда при редовен въздушен транспорт (ОВ L 36, 1991 г., стр. 5).

в държава-членка, когато превозвач от Общността [5] извършва полета.“

5. Член 3, озаглавен „Приложно поле“, определя приложното поле на регламента по отношение на лицата. Член 3, параграф 1 предвижда, че регламентът се прилага:

„а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава-членка, към която Договорът се прилага;

б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава-членка, за която Договорът се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако оперирящият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.“

6. В тази част от изложението е уместно да се отбележи разликата между текста на член 3, параграф 1 на повечето езици на регламента и текста на немски език, който е в основата на въпроса на препращащата юрисдикция.

7. Текстовете на повечето езици използват структура, сходна на израза „пътници, заминаващи от летище“, който се съдържа в текста на член 3, параграф 1, букви а) и б) на английски език [6]. Текстът на немски език обаче включва думата „полет“, което води до израза „пътници, които се качват на полет на летище [...]“ [7].

8. Както Франция правилно отбелязва в писменото си становище, разликата във формулировката на немски език и на останалите езици не засяга действителния смисъл на разпоредбата. Качването на полет обичайно предшества заминаването. Когато пътници заминават от летище, разбираемо и очевидно е, че те правят това, като се качват на полет.

9. Съгласно член 5, параграф 1, буква в) пътници, чийто полет е отменен, при определени обстоятелства имат право на обезщетение от въздушния превозвач по член 7.

5 — „Превозвач от Общността“ се определя в член 2, буква в) от Регламент № 261/2004 като въздушен превозвач с валиден лиценз за опериране, издаден от държава-членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 година относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, 1992 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 76).

6 — Текстът на френски език е „passagers au départ d'un aéroport“, а на испански език — „pasajeros que partan de un aeropuerto“. Равнозначни формулировки са налице например в текстовете на нидерландски, италиански и португалски език.

7 — „Fluggäste, die auf Flughäfen [...] einen Flug antreten“. В текста на съображение 6 от Регламент № 261/2004 на немски език се използва сходен израз.

10. Член 7, параграф 1 уточнява размера на обезщетението, на което пътниците имат право, ако им е отказан достъп до борда или полетът име е отменен. Съгласно член 7, параграф 1, буква в) пътниците получават обезщетение от 600 EUR за полетите над 3 500 километра, които не са полети на територията на Общността.

11. Член 12, параграф 1 предвижда, че регламентът се прилага, без да се засягат правата на пътника за допълнително обезщетяване, от което обезщетението, предоставено по регламента, може да се приспадне.

12. Накрая член 17 предвижда:

„Комисията изготвя доклад до Европейския парламент и Съвета преди 1 януари 2007 г. за действието и резултатите от настоящия регламент, по-специално по отношение на:

— […]

— възможното разширяване приложното поле на настоящия регламент с цел да се обхванат и пътници, които имат договор с превозвач от Общността или притежават резервация за полет, който е част от „пакетна екскурзия“ [другаде в текста: „пакетна туристическа обиколка“], за която се прилага Директива 90/314/ЕИО[8], и които излитат от летище на трета страна за летище в държава-членка с полети, неоперирани от въздушни превозвачи от Общността,

— […]“.

Конвенцията от Монреал[9]

13. Конвенцията от Монреал, по която Общността е страна, модернизира и консолидира Варшавската конвенция[10]. Една от нейните цели е да защитава интересите на потребителите при международния въздушен транспорт и да предоставя справедливото обезщетение въз основа на принципа на възстановяване[11].

14. Член 1, параграф 1 предвижда, че конвенцията се прилага за междуна-

8 — Директива на Съвета от 13 юни 1990 година относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки (ОВ L 158, 1990 г., стр. 59; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 9, стр. 248).

9 — Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз [другаде в текста: „транспорт“], подписана в Монреал на 28 май 1999 г., 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).

10 — Конвенцията за уеднаквяване на някои правила при международния въздушен превоз, подписана във Варшава на 12 октомври 1929 г.

11 — Вж. съображения 2 и 3.

родния въздушен транспорт. По-нататък член 1 предвижда:

„2. Изразът „Международен превоз“ [другаде в текста: „международен транспорт“] по смисъла на тази конвенция е всеки превоз, при който, съгласно договора между страните мястото на заминаване и местоназначението, независимо дали има прекъсване на превоза или претоварване, се намират или на територията на две държави — страни по конвенцията, или на територията само на една държава — страна по конвенцията, ако е договорено място за спиране на територията на друга държава, дори ако тази държава не е държава — страна по конвенцията […].

3. Превозът, извършван от няколко последващи превозвачи, се счита по смисъла на тази конвенция за един цялостен превоз, ако се разглежда от страните като единична операция, независимо дали е договорен под формата на единичен договор или поредица от договори […]“ [12].

Главното производство и преюдициалното запитване

15. През март 2006 г. д-р Schenkel резервира пътуване с отиване и връщане от Дюселдорф до Манила през Дубай, като лети с Emirates Airlines (наричано по-нататък „Emirates“) [13]. Emirates не е превозвач от Общността.

16. Полетът на връщане от Манила на 12 март 2006 г. е отменен. Д-р Schenkel се връща със самолет в Германия два дни по-късно.

17. След това д-р Schenkel предявява пред Amtsgericht Frankfurt am Main (Районен съд, Франкфурт) иск за обезщетение в размер на 600 EUR заради отмяната на полета, като се позовава на член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004.

18. Въпросът дали д-р Schenkel има право на това обезщетение зависи от въпроса дали той попада в приложното поле на регламента по отношение на лицата, определено в член 3, параграф 1.

19. Пред Amtsgericht д-р Schenkel твърди, че полетите на отиване и на връщане са част от един и същ полет. Следователно отмяната се отнасяла за полет, който е започнал в Германия [14]. Emirates твърди,

12 — Този член е почти идентичен с член 1 от Варшавската конвенция.

13 — Използвам това съкращение за обозначаване едновременно на въздушния превозвач Emirates Airlines и Emirates Airlines Direktion für Deutschland — страната в главното производство.

14 — Относно националното производство следва да се напомни, че текстът на член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 на немски език използва израза „пътници, които се качват на полет на летище“.

че полетите на отиване и на връщане трябва да се считат за два отделни полета. Следователно като превозвач, който не е от Общността, Emirates не било длъжно да плати обезщетение за отменения полет на връщане от Манила.

20. Amtsgericht уважава иска на д-р Schenkel. Amtsgericht приема, че терминът „полет", използван в (текста на немски език на) член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, обхваща и двата полета, на отиване и на връщане, поне когато и двата са били резервирани едновременно.

21. Emirates подава жалба пред препращащата юрисдикция.

22. Тъй като целта на Регламент № 261/2004 е защитата на потребителите, препращащата юрисдикция е склонна да счита полетите на отиване и на връщане от дадено пътуване за един полет, когато те са резервирани едновременно. Препращащата юрисдикция отбелязва, че съгласно Варшавската конвенция и Конвенцията от Монреал транспортът, извършван от няколко последващи превозвачи, представлява единен международен транспорт, когато се разглежда от страните по договора като единична операция, ако двете части на пътуване с отиване и връщане са резервирани едновременно. Регламентът допълва тези конвенции, като предвижда незабавно обезщетение за пътниците, чийто полет е отменен. Предоставената от този регламент защита би била по-малка от тази на конвенциите, ако резервираните едновременно полети на отиване и на връщане не се считат за един полет.

23. От друга страна, препращащата юрисдикция посочва, че терминът „полет" се използва другаде в регламента за обозначаване на част от пътуване с въздушен транспорт, осъществена от едно място до конкретно местоназначение.

24. Поради това препращащата юрисдикция поставя на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли разпоредбата на член 3, параграф 1, буква а) от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че „полет" включва пътуването с отиване и връщане със самолет от мястото на заминаване до местоназначението във всички случаи, когато полетът на отиване и полетът на връщане са резервирани едновременно?"

25. Emirates, д-р Schenkel, Франция, Гърция, Полша, Швеция и Комисията са представили писмени становища. Устни състезания не са били поискани и не са били проведени.

Съображения

26. Както посочих [15], думата „полет“ не се съдържа в текста на член 3, параграф 1, буква а) на повечето езици. Поради това ще преформулирам въпроса. Препращащата юрисдикция по същество иска да се установи дали лицата, които пътуват с полет на връщане от трета страна до държава-членка, са „пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава-членка“, по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 във всички случаи, когато полетите на отиване и на връщане са резервирани едновременно. Ако това е така, регламентът се прилага и такива пътници на пръв поглед ще имат право на обезщетение, ако полетът на връщане е отменен.

27. Тъй като думата „полет“ липсва в текста на член 3, параграф 1, буква а) на повечето езици, не е необходим анализ на контекста на използване на думата „полет“ в други разпоредби от регламента.

28. Д-р Schenkel твърди, че „качване[то] на полет“ („Antreten eines Fluges“) обикновено се разбирало като отнасящо се за всички части на даден полет, включително за полета на връщане. Терминът „заминаващи“ (или сходен термин), използван в текста на Регламент № 261/2004 на останалите езици, се отнася за започването на цялото пътуване. Освен това полетите на отиване и на връщане от дадено пътуване с отиване и връщане обикновено се резервират в рамките на една сделка и пътниците получават един билет.

29. Според д-р Schenkel ако терминът „полет“ в (текста на немски език на) член 3, параграф 1 се отнася само за отрязъка в рамките на Общността, това би застрашило целта на регламента, а именно гарантиране на високо равнище на защита на пътниците. На пътниците щяла бъде отказана защита извън Общността, където те най-много се нуждаели от нея. Във Варшавската конвенция и Конвенцията от Монреал пътуването с отиване и връщане се считало за един полет от точка А до точка Б и обратно. Ако общностният законодател е искал да се отклони от тези конвенции, като стесни понятието за полет до една част от пътуването, той щял ясно да изрази тези свои намерения.

30. Всички останали страни, представили писмени становища, се съгласяват, че полетите на отиване и на връщане не представляват само един „полет“ съгласно Регламент № 261/2004.

Член 3, параграф 1

31. Истинското значение на изразите „се качват на полет на летище […]“ (в текста на немски език) и „заминаващи от летище“

15 — Вж. точки 6—8 от настоящото заключение.

(в текстовете на останалите езици) в член 3, параграф 1 е, че и двата израза се отнасят за особено еднопосочно пътуване с въздушен транспорт. Ако се разглежда полетът на връщане от пътуване с отиване и връщане, заминаването на първоначалния полет на отиване е в миналото. Лице, което получава достъп на борда на полет на връщане от Сингапур до Рим обикновено не се описва като „качващо се на полет“ от Рим. Това лице също не е „заминаващо“ от Рим.

32. Ако общностният законодател е имал намерение да обхване с използваните в текстовете на член 3, параграф 1 изрази на различните езици и полета на връщане, би било съвсем лесно тази разпоредба да се формулира по различен начин. С отделна алинея би могло да се обясни, че цялото пътуване с отиване и връщане — дотам и обратно — трябва да се преценява с оглед на пункта на излитане на полета, който е неговата първа съставна част.

33. Предложеното от д-р Schenkel тълкуване на член 3, параграф 1 изисква i) пътуване с отиване и връщане да се третира като един полет; ii) този полет да се третира като полет „до“ първоначалния пункт на излитане. С оглед на предоставената на пътниците защита действието на този член би било следното. Пътник, който започва своето пътуване с отиване и връщане от общностно летище (до трета страна и обратно), ще бъде обхванат от тази защита по време на двата етапа — отиване и връщане, независимо от превозвача. Пътник, който обаче започва своето пътуване с отиване и връщане от трета страна (до общностно летище и обратно), ще бъде лишен от защита съгласно регламента. Дори ако лети с превозвач от Общността, той няма да лети *до* „летище, намиращо се на територията на държава-членка, към която Договорът се прилага“.

34. Възможно е било правната уредба да се формулира така, че да се предостави най-пълна защита на пътниците, които започват пътуването си в Европейския съюз, за сметка на тези, които започват пътуването си в трета страна. Това обаче не е бил изборът на законодателя.

35. Буквалното значение на текста е по-скоро, че той обхваща всички полети на отиване, заминаващи от „летище, намиращо се на територията на държава-членка, към която Договорът се прилага“ (член 3, параграф 1, буква а), но обхваща полетите на връщане само когато са оперирани от превозвач от Общността (член 3, параграф 1, буква б).

Цел на регламента

36. Очевидно е, че Регламент № 261/2004 цели да гарантира високо равнище на защита на пътниците и да повиши стандартите на защита, установени с Регламент № 295/91.

37. Също така е ясно, че член 3, параграф 1 ограничава обхвата на тази защита. От нея се ползват всички пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава-членка. Пътниците, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, които пътуват за летище, намиращо се в държава-членка, се ползват от тази защита само ако летят с превозвач от Общността [16].

38. Подготвителните работи показват, че подходящият обхват на предложения нов регламент във връзка с полетите от летища, намиращи се в трети страни, до Общността е бил предмет на специално разглеждане.

39. Съгласно член 3, параграф 1 от първоначалното предложение на Комисията [17] пътниците, заминаващи от трета страна за държава-членка, е трябвало да бъдат обхванати от тази защита, ако имат договор с превозвач от Общността или с туроператор за пакетно туристическо пътуване, предлагано за продажба на територията на Общността.

40. Последващ документ на Съвета, изготвен вследствие на разискванията и в Комитета на постоянните представители, и в съответната работна група на Съвета, който представя изменения проекторегламент, посочва, че един от двата „важни неуредени въпроса“ засяга именно обхвата на регламента във връзка с полетите от трети страни, както понастоящем е определен в член 3, параграф 1, буква б) [18]. Дълга бележка под линия към текста на тази разпоредба (вече идентичен с окончателно приетия текст) посочва, че определени държави-членки са били благосклонни към допълнителното разширяване на защитата, предоставена на пътниците, които получават достъп на борда на полет с местоназначение в рамките на Общността от намиращо се в трета страна летище, докато други държави-членки се противопоставят; и че възможни проблеми, свързани с екстериториалност, неприложимост и дискриминация между пътниците, са били (разностранно) обсъждани [19].

41. Следващата седмица председателството представя непроменен текст, включително за член 3, параграф 1, буква б). То обаче моли делегациите да помислят върху възможността за включване в протокола на Съвета на декларация на държавите-членки относно тогавашния член 19 (озаглавен „Доклад“), като приканва Комисията, когато изготвя предвиденията в този член доклад, да се съсредоточи по-специално върху възможността за разширяване на приложното поле на този регламент по отношение на полетите от

16 — Самото включване на последната категория пътници разширява обхвата на защита отвъд предоставената с Регламент № 295/91. Вж. съображение 6 от Регламент № 261/2004.

17 — COM(2001) 784 окончателен от 21 декември 2001 г.

18 — Доклад 14444/1/02 REV 1 на Съвета от 22 ноември 2002 г. Текстът на английски език е достъпен на следния интерент адрес: http://register.consilium.europa.eu.

19 — В прессъобщението си от 16 февруари 2005 г. (публикувано в деня преди влизането в сила на Регламент № 261/2004) като обяснение, че новият регламент не обхваща полетите от трета страна до държава-членка, оперирани от превозвач, който не е от Общността, Комисията посочва възможните проблеми, свързани с екстериториалността.

летища, намиращи се в трети страни, до Общността [20].

42. През декември 2002 г. Съветът достига до политическо споразумение относно общата си позиция по проекторегламента; предложението за вписване в протокола на Съвета е издигнато в проект за изменение на текста на член 19 [21]. Публикуваният регламент надлежно изисква от Комисията да изготви доклад, „по-специално по отношение на [...] възможното разширяване приложното поле на настоящия регламент с цел да се обхванат и пътници, които имат договор с превозвач от Общността или притежават резервация за полет, който е част от „пакетна екскурзия“ [другаде в текста: „пакетна туристическа обиколка“] [...] и които излитат от летище на трета страна за летище в държава-членка с полети, неоперирани от [...] превозвачи от Общността“ [22].

43. С оглед на този контекст считам за невъзможно да се приеме, че член 3, параграф 1 трябва да се тълкува в смисъл, че се отнася за пътник на полет на връщане, опериран от превозвач, който не е от Общността, от трета държава до държава-членка.

44. Вярно е, че по принцип подготвителните работи трябва да се разглеждат предпазливо. Използването им освен това единствено допълва останалите тълкувателни техники [23]. Понякога обаче Съдът ги използва като помощно средство при тълкуването, когато установява волята на законодателя, особено когато те потвърждават извод, до който вече е достигнато чрез други средства [24].

45. Ще допълня само, че ако предложеното от д-р Schenkel тълкуване на съществуващия член 3, параграф 1, буква а) беше правилно, повечето (макар не всички) [25] „пътници, които имат договор с превозвач от Общността или притежават резервация за полет, който е част от „пакетна екскурзия“ [...] и които излитат от летище на трета страна за летище в държава-членка с полети, неоперирани от [...] превозвачи от Общността“ [26], вече ще са включени в приложното поле на регламента. Следователно в това отношение изрично въведеното от Съвета изискване за изготвяне на доклад би било напълно безполезно.

20 — Доклад 14724/02 на Съвета от 28 ноември 2002 г. Текстът на английски език е достъпен на следния интернет адрес: http://register.consilium.europa.eu.

21 — Вж. Доклад 15595/02 на Съвета от 16 декември 2002 г. Този документ също е достъпен на следния интернет адрес: http://register.consilium.europa.eu.

22 — Член 17, първа алинея, второ тире от Регламент № 261/2004.

23 — Вж. точка 30 от заключението на генералния адвокат Tizzano към Решение от 4 октомври 2001 г. по дело Bowden (C-133/00, Recueil, стр. I-7031).

24 — Вж. по-конкретно Решение от 11 юни 1998 г. по дело Kuusijärvi (C-275/96, Recueil, стр. I-3419, точка 46).

25 — Пътниците от тази категория, които са *започнали* пътуването си в трета страна, ще бъдат изключени съгласно това тълкуване: вж. точка 33 от настоящото заключение.

26 — Самата формулировка на изискването за изготвяне на доклад се поставя под въпрос, ако предложеното от д-р Schenkel тълкуване на думите „полет“ и/или „излитат“ е правилно.

Релевантност на едновременното резервиране на полетите на отиване и на връщане

46. По принцип естеството на стоката или услугата не зависи от начина, по който е закупена. Поради това за мен не става съвсем ясно защо начинът, по който са резервирани полетите на отиване и на връщане, трябва да има значение за отговора на въпроса дали пътуването с отиване и връщане следва да се счита за един „полет“, заминаващ от летището, използвано в началото на това пътуване. В рамките на една търговска сделка може (например) да се закупят няколко еднопосочни пътувания, едно или няколко (различни) пътувания с отиване и връщане или дори сезонен билет, който дава право на многобройни полети.

47. Препращащата юрисдикция и д-р Schenkel считат обаче, че Конвенцията от Монреал посочва, че пътуването с отиване и връщане, резервирано като една сделка, трябва да се счита само за един полет. Съгласно член 1, параграф 2 от Конвенцията от Монреал „международен превоз“ [другаде в текста: „международен транспорт“] е налице, когато съгласно договора между страните мястото на заминаване и местоназначението се намират или а) на териториите на две различни държави — страни по конвенцията, или б) на територията само на една държава — страна по конвенцията, но с договорено място за спиране на територията на друга държава. Следователно Конвенцията от Монреал по необходимост предвижда възможността за наличие на място на спиране по пътя. Член 1, параграф 3 предвижда, че транспортът от последващи превозвачи до местоназначението „се счита […] за един цялостен превоз [другаде в текста: „транспорт“], ако се разглежда от страните като единична операция“.

48. Някои национални решения (главно, но не само на юрисдикции на common-law) подкрепят твърдението, че съгласно Варшавската конвенция от 1929 г. (която предшества Конвенцията от Монреал) в договор за международен транспорт, който се отнася за пътуване с отиване и връщане, местоназначението на това пътуване е пунктът на заминаване [27].

49. Докато обаче Общността е страна по Конвенцията от Монреал и е обвързана от нея [28], Регламент № 261/2004 не е общностна мярка, която транспонира тази конвенция. Той по-скоро действа едновременно с нея. Регламент № 261/2004 съдържа кратко позоваване

27 — Вж. *Grein* v *Imperial Airways Ltd* [1937] 1 K.B. 50 (точки 78 и 79) съгласно цитиране на Greene L.J: „Използването на единствено число в този израз [мястото на заминаване и местоназначение] означава, че в съзнанието на страните по конвенцията всеки договор за транспорт има едно място на заминаване и едно местоназначение. Някое място помежду им, на което транспортът може да бъде прекъснат, не се счита за „местоназначение“. Предвид контекста, и по-специално обстоятелството, че именно в договора следва да се търсят мястото на заминаване и местоназначението, смисълът на израза според мен е „мястото, на което договореният транспорт започва, и мястото, на което договореният транспорт приключва“ […]. Ако договорът се отнася за туристическа обиколка, която започва в Берлин, като се посещават различни европейски столици, и приключва в Берлин, договореният транспорт започва в Берлин и приключва в Берлин.“ Вж. също *Lee* v *China Airlines*, 669 F.Supp. 979 (C.D. Cal. 1987) и *Qureshi* v *K.L.M. (Royal Dutch Airlines)* (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (две процедурни решения, съответно в Съединените щати и Канада, по въпроса дали поради липса на компетентност следва производства да се заличават от регистъра на делата). Вж. освен това в Германия решенията на Bundesgerichtshof [1976] ZLW, 255 и на Landgericht Berlin [1973] ZLW, 304. Не откривам еквивалентна съдебна практика относно Конвенцията от Монреал. Някои автори считат, че същото разрешение важи и в рамките на тази конвенция. Вж. например E. Giemulla и R. Schmid (eds), *Montreal Convention 1999* (2006, неподвързана) Kluwer Law.

28 — Член 300, параграф 7 ЕО гласи, че: „[с]поразуменията, сключени при условията, посочени в настоящия член, са задължителни за институциите на Общността и за държавите-членки“. Конвенцията от Монреал е подписана от Общността на основание член 300, параграф 2 ЕО. Вж. Решение 2001/539, посочено в бележка под линия 9, и Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA (C-344/04, Recueil, стр. I-403, точки 35 и 36).

на конвенцията (в преамбюла) [29]. Налице е очевиден контраст с Регламент № 2027/97, изменен [30], който транспонира определени части от конвенцията [31]. Член 2, параграф 2 от този регламент посочва, че понятията, които се съдържат, но не са дефинирани в този регламент, са равнозначни на тези, използвани в конвенцията.

50. Освен това споделям мнението на Emirates, Полша и Швеция, че по-специално съществуват явни разлики между Конвенцията от Монреал и Регламент № 261/2004. Преди всичко изразът „международен превоз“ [другаде в текста: „международен транспорт“], който е дефиниран в член 1, параграф 2 от конвенцията и който е тълкуван от различни национални юрисдикции [32], не се съдържа в регламента.

51. Считам, че не трябва да се търси прилагането на (различни) термини, съдържащи се в Конвенцията от Монреал, за да се определи обхватът на Регламент № 261/2004 по начин, който е в ясно несъответствие с неговия текст и история на приемане.

52. Освен това препращащата юрисдикция и д-р Schenkel твърдят, че ако понятието за полет в Регламент № 261/2004 не включва пътуване с отиване и връщане, когато такова пътуване е резервирано като една сделка, равнището на защита на пътниците, осигурено от регламента, ще бъде по-ниско от това, предоставено от Конвенцията от Монреал. Това щяло да бъде в противоречие с изричната цел на регламента, която е да гарантира високо равнище на защита на пътниците.

53. Не приемам този довод.

54. Първо, приложното поле на регламента е различно от това на конвенцията. В много отношения регламентът се отнася за положения, които не са обхванати от конвенцията. Например регламентът е приложим за чисто вътрешни полети на държава-членка и за полети от държава-членка до трета страна, която не е държава — страна по конвенцията. За разлика от конвенцията, регламентът обхваща случаите на отказан достъп на борда и отмяна на полети. Същевременно приложното поле на регламента е ограничено поради териториални съображения. Той не се прилага за полети между две страни, които са държави — страни по

29 — Съображение 14 от Регламент № 261/2004 се позовава на Конвенцията от Монреал в контекста на разпоредба на този регламент за освобождаване. Това препращане обаче е общо. То само свързва двата текста, без да посочва конкретна разпоредба. Това е особено ясно в текста на френски език на това съображение, което започва с „Tout comme *dans le cadre* de la convention de Montréal […]“ (курсивът е мой).

30 — Регламент (ЕО) на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия (ОВ L 285, 1997 г., 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, 2002 г., стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146). Според съображение 6 от последния регламент е необходимо Регламент № 2027/97 да се измени, за да бъде приведен в съответствие с разпоредбите на Конвенцията от Монреал, като по този начин се създаде уеднаквена система за отговорност за международния въздушен транспорт. Консолидирана версия на Регламент № 2027/97 от 30 май 2002 г. е достъпна на интернет адрес http://eur-lex.europa.eu.

31 — Вж. член 1 от Регламент № 2027/97, изменен.

32 — Вж. точка 48 от настоящото заключение, както и съответната бележка под линия.

конвенцията, но не са държави—членки на Общността.

55. При тези обстоятелства не мисля, че може да се твърди, че общото равнище на защита, предоставено от регламента, е непременно по-ниско от равнището на защита на конвенцията, поради това че дадено особено положение се обхваща само от последната.

56. Второ, Регламент № 261/2004 допълва защитата, която конвенцията предоставя на пътуващите с въздушен транспорт пътници. Регламентът не заменя конвенцията. Това е видно от член 12 от регламента, който изрично предвижда, че той ще се прилага, „без да се засягат правата на пътника за допълнително обезщетяване".

57. В Решение по дело IATA и ELFAA [33] Съдът постановява, че в общ план закъсненията на полетите могат да причинят два вида вреди, които изискват различно поправяне. Първият вид вреди са еднакви за всички пътници. Вторият вид вреди са специфични за всеки отделен пътник и изискват последващо обезщетение на индивидуално основание [34]. Докато конвенцията обхваща втория вид вреди, регламентът предлага стандартизирани и незабавни компенсаторни мерки за първия вид вреди. Регламентът „по този начин действа на по-ранен етап от системата, която произтича от Конвенцията от Монреал" [35]. Мерките на регламента относно закъсненията на полети „сами по себе си не са пречка за това съответните пътници [...] да могат да предявят освен това искове за обезщетение на вреди[те] при условията, предвидени в [конвенцията]" [36]. По-скоро те „увеличават защитата на интересите на пътниците и подобряват условията, при които принципът на възстановяване се прилага за тях" [37].

58. Следователно защитата, която регламентът предоставя във връзка със закъсненията на полети, е допълнителна по естеството си. Това трябва да бъде вярно a fortiori за компенсаторните и други мерки, които регламентът предвижда във връзка с отмяната на полети и отказан достъп на борда. Конвенцията изобщо не предоставя никаква защита на пътниците в такива случаи.

59. При тези обстоятелства не мога да приема довода, че равнището на защита на регламента е по-ниско от равнището на защита, предоставено от конвенцията, освен ако той не бъде тълкуван по начин, който противоречи на ясния му текст, на историята на неговото приемане и на очевидната му цел.

33 — Посочено по-горе в бележка под линия 28.
34 — Точка 43.
35 — Точки 44 и 46.
36 — Точка 47.
37 — Точка 48.

Заключение

60. Ето защо предлагам на Съда да отговори на въпроса на препращащата юрисдикция по следния начин:

„Пътниците, които пътуват с полет на връщане от трета страна до държава-членка, не са „пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава-членка“ по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, и следователно не се обхващат от приложното поле на този регламент по отношение на лицата, ако въздушният превозвач, опериращ съответния полет, не е превозвач от Общността, дори полетите на отиване и на връщане да са резервирани едновременно.“