Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-Н Y. BOT
представено на 22 март 2012 година[1]

Дело C-12/11

Denise McDonagh
срещу
Ryanair Ltd

(Преюдициално запитване, отправено от Dublin Metropolitan District Court (Ирландия)

„Въздушен транспорт — Обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Понятие за извънредни обстоятелства по смисъла на Регламент (ЕО) № 261/2004 — Изригване на вулкан, довело до затварянето на въздушното пространство“

1. С настоящото преюдициално запитване Съдът е призован да уточни обхвата на задължението за полагане на грижа за пътниците, ползващи въздушен транспорт, което имат въздушните превозвачи по силата на членове 5 и 9 от Регламент (ЕО) № 261/2004[2].

2. Всъщност член 5, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 предвижда, че при отмяна на полет съответните пътници получават помощ от оперираща въздушен превозвач в съответствие с член 9 от Регламента. Въздушният превозвач е длъжен да изпълни това задължение дори ако отмяната на полета се дължи на извънредни обстоятелства.

3. Настоящото дело се вписва в контекста на настъпилото през периода от март до май 2010 г. в Исландия изригване на вулкана Ейяфятлайокутл, довело до затварянето на въздушното пространство, което наложи отмяната на повече от 100 000 полета и засегна близо 10 милиона пътници, ползващи въздушния транспорт.

4. По същество въпросът, който се поставя по настоящото дело, е дали въздушният превозвач трябва да бъде освободен от задължението си за полагане на грижа за пътниците, когато техният полет е отменен вследствие на затварянето на въздушното пространство поради изригването на вулкан. С други думи, дали понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на Регламент № 261/2004, които в съответствие с членове 5 и 9 от този регламент задължават въздушния превозвач да положи грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен, включва събитие като затварянето на въздушното пространство поради изригването на вулкана Ейяфятлайокутл или то попада в категория, която е нещо повече от тези извънредни обстоятелства, и по този начин освобождава превозвача от такова задължение.

1 — Език на оригиналния текст: френски.

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

5. Dublin Metropolitan District Court (Ирландия) иска освен това да се установи дали когато отмяната на полета се дължи на извънредни обстоятелства, предвиденото в тази разпоредба задължение за полагане на грижа трябва да бъде ограничено по време или по размер. При отрицателен отговор на този въпрос тази юрисдикция иска да се установи дали посочените разпоредби са невалидни, доколкото нарушават принципите на пропорционалност и на недопускане на дискриминация, принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 9 декември 1999 г.[3], както и в членове 16 и 17 от Хартата на основните права на Европейския съюз[4].

6. В настоящото заключение ще изложа причините, поради които считам, че членове 5 и 9 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че обстоятелства като затварянето на въздушното пространство поради изригването на вулкан представляват извънредни обстоятелства по смисъла на този регламент.

7. После ще посоча защо според мен в тези разпоредби няма мълчаливо освобождаване, нито ограничаване на задължението за полагане на грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен вследствие на извънредни обстоятелства, и защо този извод не може да постави под съмнение валидността на посочените разпоредби.

I – Правна уредба

А– *Международна правна уредба*

8. Конвенцията от Монреал е одобрена от името на Европейската общност с Решение 2001/539/ЕО[5] и влиза в сила в Европейския съюз на 28 юни 2004 г.

9. Трета и пета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал имат следното съдържание:

„като признават значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на [поправяне на вредите],

[…]

убедени, че колективните действия на държавите за по-нататъшна хармонизация и систематизиране на някои правила, уреждащи международния въздушен превоз, чрез нова конвенция са най-подходящото средство за постигане на справедливо равновесие на интересите“.

Б– *Правна уредба на Съюза*

10. В съображение 1 от Регламент № 261/2004 е посочено, че действията на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците.

3 — Наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“.

4 — Наричана по-нататък „Хартата“.

5 — Решение 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).

11. В съображение 14 от този регламент се предвижда, че задълженията на оперирашите въздушни превозвачи следва да бъдат ограничени или отменени в случаите, когато дадено събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. Такива обстоятелства може да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с експлоатацията на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач.

12. Член 5 от този регламент има следното съдържание:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

б) получават помощ от оперирашия 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 оперирашия въздушен превозвач по член 7 […]

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

[…]“.

13. Член 9 от Регламент № 261/2004 гласи:

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

а) храна и напитки според времето за изчакване;

б) настаняване в хотел в случаите,

— когато се налага престой за една или повече нощи, или

— когато се налага допълнителен престой към първоначално предвидения от пътника;

в) превоз между летището и мястото за настаняване (хотел или друго място).

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

3. При прилагане на този член, оперирашият въздушен превозвач обръща специално внимание на нуждите на лицата с намалена подвижност и придружаващите ги лица, както и на нуждите на деца без придружители“.

II – Обстоятелства в основата на спора в главното производство

14. На 20 март 2010 г. започва изригването на вулкана Ейяфятлайокутл в Исландия. На 14 април 2010 г. той влиза в експлозивна фаза, вследствие на което на 15 април 2010 г. е затворено въздушното пространство на няколко държави членки поради опасността, която създава образуваният от тази експлозия облак от вулканична пепел.

15. Между 15 и 23 април 2010 г. отговарящите за въздушния трафик органи затварят въздушното пространство на по-голямата част от Северна Европа, включително по-конкретно ирландското и британското въздушно пространство. От този момент до 17 май 2010 г. въздушното пространство на няколко държави членки, от и до които авиокомпанията Ryanair Ltd [6] извършва превози, е затваряно спорадично и с прекъсвания.

16. Поради затварянето на тези въздушни пространства авиокомпаниите са принудени да отменят около 100 000 полета само между 15 и 21 април 2010 г. и 10 милиона пътници не са могли да пътуват през този период.

17. Ryanair е принудена да отмени около 9 500 полета поради облака от вулканична пепел, което води до прекъсване на пътуванията на 1,4 милиона от нейните пътници. Запитващата юрисдикция уточнява, че Ryanair била готова да достави своите услуги на пътниците си, но не ѝ било разрешено да направи това поради затварянето на въздушните пространства.

18. Комисията за регулиране на въздушния транспорт в Ирландия посочва, че изригването на вулкана Ейяфятлайокутл и последвалото поради това затваряне на въздушните пространства представляват извънредни обстоятелства по смисъла на Регламент № 261/2004. При това положение в съответствие с член 5, параграф 3 от този регламент пътниците, чийто полет е бил отменен, нямали основание да искат обезщетение въз основа на член 7 от същия.

19. Г-жа McDonagh била сред пътниците, чийто полет бил отменен поради изригването на вулкана. Тя закупила от Ryanair самолетен билет за полет Фаро—Дъблин на 17 април 2010 г.

20. Същия ден нейният полет е отменен поради затварянето на въздушното пространство. Едва на 22 април 2010 г. полетите между Ирландия и Европейския континент са възстановени. В крайна сметка г-жа McDonagh успява да се завърне в Ирландия на 24 април 2010 г.

21. Между 17 и 24 април 2010 г. Ryanair не полага грижа за г-жа McDonagh по смисъла на член 9 от Регламент № 261/2004. Същата счита, че Ryanair трябва да ѝ заплати обезщетение или компенсация за вреди в размер на 1 129,41 EUR — сума съответстваща на разходите ѝ за храна, закупуване на напитки, за квартира и транспорт. Поради това тя предявява иск до запитващата юрисдикция.

6 — Наричана по-нататък „Ryanair“.

III – Преюдициални въпроси

22. Dublin Metropolitan District Court има съмнения относно тълкуването, което следва да се даде на членове 5 и 9 от Регламент № 261/2004 и относно валидността на тези разпоредби. Поради това тази юрисдикция решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

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

2) Ако отговорът на първия въпрос е утвърдителен, изключва ли се при такива обстоятелства задължението за полагане на грижа на основание членове 5 и 9 [от този регламент]?

3) Ако отговорът на въпрос 2 е отрицателен, невалидни ли са членове 5 и 9 [от този регламент], доколкото те нарушават принципа на пропорционалност, принципа на недопускане на дискриминация, принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал, и членове 16 и 17 от Хартата [...]?

4) Трябва ли задължението по членове 5 и 9 [от Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че съдържа мълчаливо ограничаване като максимална продължителност и/или максимален размер на полаганата грижа в случаите, когато отмяната е в резултат на „извънредни обстоятелства“?

5) Ако отговорът на въпрос 4 е отрицателен, невалидни ли са членове 5 и 9 [от този регламент], доколкото те нарушават принципа на пропорционалност, принципа на недопускане на дискриминация, принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал, и членове 16 и 17 от Хартата [...]?“

IV – Анализ

23. Най-напред, с първия и втория си въпрос запитващата юрисдикция иска от Съда да установи дали членове 5 и 9 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че обстоятелства като затварянето на въздушното пространство поради изригването на вулкан представляват нещо повече от „извънредни обстоятелства“, което води до освобождаване на оперираща въздушен превозвач от неговото задължение за полагане на грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен вследствие на това затваряне.

24. С третия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали ако посоченото затваряне представлява нещо повече от извънредно обстоятелство, без обаче да освобождава въздушния превозвач от неговото задължение за полагане на грижа за пътниците, чийто полет е отменен, членове 5 и 9 от този регламент са невалидни, след като те нарушават принципа на пропорционалност, принципа на недопускане на дискриминация, принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал, и членове 16 и 17 от Хартата.

25. По-нататък, с четвъртия си въпрос запитващата юрисдикция иска от Съда да реши дали предвиденото в членове 5 и 9 от този регламент задължение съдържа мълчаливо ограничаване като ограничаване по време и/или по размер на полагането на грижа в случаите, когато отмяната е в резултат на „извънредни обстоятелства“.

26. Ако това не е така, с петия си въпрос тя иска да се установи дали тези разпоредби са невалидни, при положение че те нарушават принципа на пропорционалност, принципа на недопускане на дискриминация, принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал, и членове 16 и 17 от Хартата.

А– *По въпроси 1—3*

27. В самото начало следва да се напомни, че член 5, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 предвижда, че въздушният превозвач е длъжен да положи грижа за пътника, чийто полет е отменен. За разлика от предвиденото в член 5, параграф 1, буква в) от този регламент задължение за обезщетяване, задължението за полагане на грижа за този пътник остава дори когато отмяната се дължи на „извънредни обстоятелства“[7].

28. По настоящото дело запитващата юрисдикция иска да установи дали обстоятелства като затварянето на въздушното пространство поради изригването на вулкана Ейяфятлайокутл не представляват нещо повече от тези извънредни обстоятелства, като по този начин освобождават опериращия въздушен превозвач от всякакво задължение за полагане на грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен вследствие на това затваряне.

29. Не мисля, че това е така. Напротив, считам, че понятието „извънредни обстоятелства“ обхваща и всички изключителни събития, като затварянето на въздушното пространство поради изригването на вулкан, които не са могли да бъдат избегнати, дори и да са били взети всички разумни мерки.

30. Това понятие не е определено в Регламент № 261/2004. Съображение 14 от него се ограничава да даде само ориентировъчно[8] някои примери за събития, които могат да се считат за извънредни обстоятелства, а именно политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с експлоатацията на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач.

31. В съответствие с постоянната съдебна практика определянето на значението и обхвата на термините, за които общностното право не дава никакво определение, следва да се осъществява в съответствие с обичайното им значение в разговорния език, като се държи сметка за контекста, в който те се използват, и за целите, преследвани от правната уредба, от която те са част. Освен това, когато тези термини се съдържат в разпоредба, която представлява дерогация от принцип или по-специално от общностни норми, чиято цел е защитата на потребителите, те следва да се разбират така, че тази разпоредба да може да се тълкува стриктно[9].

32. В разговорния език терминът „извънреден“ е определен като нещо, което не следва общия ред, което е ненормално, изключително, необичайно. Считам, че изборът на този термин ясно показва волята на законодателя на Съюза да включи в понятието „извънредни обстоятелства“ всички обстоятелства, върху които въздушният превозвач няма никакъв контрол. Във връзка с това Съдът е приел в посоченото по-горе Решение по дело Wallentin-Hermann, че извънредни обстоятелства по смисъла на Регламент № 261/2004 са свързани със събитие, което по подобие на изброените в съображение 14 от този регламент, поради своето естество или произход, не е присъщо на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и той няма ефективен контрол върху него[10].

7 — Вж. Решение от 12 май 2011 г. по дело Eglitis и Ratnieks (C-294/10, Сборник, стр. I-3983, точки 23 и 24).

8 — Вж. Решение от 22 декември 2008 г. по дело Wallentin-Hermann (C-549/07, Сборник, стр. I-11061, точка 22).

9 — Пак там (точка 17 и цитираната съдебна практика).

10 — Пак там (точка 23).

33. Впрочем следва да отбележим, че в хода на подготвителните работи във връзка с Регламент № 261/2004 законодателят на Съюза първоначално избира да използва понятието „форс мажор“ вместо „извънредни обстоятелства“ [11], тъй като първото понятие обикновено се използва за квалифицирането на събития, върху които човекът няма власт, тъй като са непредвидими, непреодолими и неподвластни на неговата воля.

34. Считам, че тези данни свидетелстват за волята на законодателя на Съюза да обедини в рамките на едно и също понятие, а именно това за извънредни обстоятелства, всички обстоятелства, които са извън контрола на въздушния превозвач, независимо от естеството и тежестта им. При това положение считам, че няма място за категория като предложената от Ryanair, по-широка от тази на извънредните обстоятелства. Следователно събитие като изригването на вулкана Ейяфятлайокутл според мен наистина представлява извънредно обстоятелство по смисъла на Регламент № 261/2004 и поражда задължението за въздушния превозвач да положи грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен вследствие на това изригване.

35. Впрочем поради ясното и различно по същество съдържание на членове 5 и 9 от този регламент не би могло, без добавяне на текст, да се създаде отделна категория на „особено извънредни“ събития, която да води до пълно освобождаване на въздушния превозвач от неговите задължения.

36. Считам, че този анализ се потвърждава от целта, която си поставя този регламент, и от контекста, в който се вписват тези членове.

37. Всъщност, както напомня Съдът в Решение от 19 ноември 2009 г. по дело Sturgeon и др. [12], от съображения 1—4 от Регламент № 261/2004 ясно следва, че този регламент цели да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт, независимо дали се намират в положение на отказан достъп на борда, отмяна или закъснение на полет, тъй като във всички тези случаи са им причинени сходни по естеството си сериозни затруднения и неудобства, свързани с въздушния транспорт [13].

38. На това основание задължението на въздушния превозвач, изразяващо се в полагане на грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен, а именно задължението да им осигури напитки, храна, квартира или да им даде възможност да се свържат с трети лица, цели да се задоволят на място най-належащите нужди на пътниците, независимо от причината за отмяната на полета [14], както и да се подобри защитата на интересите на тези пътници [15].

39. Основанието за съществуване на това задължение за полагане на грижа се различава по самото си естество и по преследваната от него цел от това на задължението за обезщетяване, което има въздушният превозвач, който не е предупредил своевременно пътниците за отмяната на съответния полет.

11 — Вж. Обща позиция (ЕО) № 27/2003, приета от Съвета на 18 март 2003 г. (ОВ C 125 E, стр. 63) и съобщението на Комисията до Европейския парламент от 25 март 2003 г. относно общата позиция, приета от Съвета с оглед на приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети (SEC(2003) 361 окончателен, стр. 4). По предложение на Съвета понятието „извънредни обстоятелства“ е предпочетено пред понятието „форс мажор“ за по-голяма правна яснота. Вж. също позицията на Европейския парламент, приета на първо четене на 24 октомври 2002 г. (стр. 5).

12 — C-402/07 и C-432/07, Сборник, стр. I-10923.

13 — Точка 44.

14 — Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA (C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 86).

15 — Пак там (точка 48).

40. Всъщност обезщетението по член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004 цели да поправи почти идентична за всички пътници вреда, причинена от отмяната на полета и изразяваща се в загуба на време, която поради необратимия си характер не може да бъде поправена другояче, освен чрез обезщетение [16]. Законодателят на Съюза ясно е искал да насърчи въздушните превозвачи да предупреждават предварително пътниците на съответния полет, за да им спести всякакви затруднения и неудобства и за да могат те да вземат мерки навреме [17]. Само ако отмяната на полета се дължи на извънредни обстоятелства въздушният превозвач може да бъде освободен от такова задължение, тъй като законодателят на Съюза е приел, че в такъв случай той не носи отговорност за отмяната на полета [18].

41. Съвсем различно е основанието за съществуване на предвиденото в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004 задължение за полагане на грижа. Това полагане на грижа посредством осигуряване на храна, напитки и евентуално настаняване цели да позволи на пътниците да продължат своето пътуване при задоволителни условия и да не бъдат оставени да се оправят сами в очакване на премаршрутирането им или до намиране на алтернативно решение.

42. Следователно полагането на грижа е помощ, оказана на пътниците, ползващи въздушен транспорт, считани за особено уязвими при такива обстоятелства. Ето защо тази помощ е още по-необходима, когато пътниците са блокирани на летището поради настъпили извънредни обстоятелства.

43. Считам, че това е причината, поради която законодателят на Съюза приема, че за разлика от задължението за обезщетяване, установено в тежест на въздушния превозвач и което не се дължи, ако той докаже, че отмяната на полета е следствие от настъпили извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, задължението за полагане на грижа трябва да продължи да съществува независимо от събитието, довело до отмяната, и независимо дали въздушният превозвач е отговорен за това събитие.

44. Ето защо ми се струва, че полагането на грижа за пътниците, ползващи въздушен транспорт, е още по-важно и първостепенно, когато полетът на последните е отменен поради изригването на вулкан, довело до затварянето на въздушното пространство на няколко държави членки за няколко дни, по този начин принуждавайки някои пътници да останат на летището, много често далече от дома си, в очакване на отварянето на това въздушно пространство.

45. Ако трябва да се приеме, че при такива обстоятелства въздушният превозвач не е длъжен да положи грижа за своите пътници, това би довело до значително накърняване на полезното действие на член 5, параграф 1, буква б) и на член 9 от Регламент № 261/2004, както и на системата, в която те се вписват и която цели, нека напомним, да гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт.

46. Поради това считам, че членове 5 и 9 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че обстоятелства като затварянето на въздушното пространство в резултат на изригването на вулкан представляват извънредни обстоятелства по смисъла на този регламент.

47. Поради тези съображения считам, че не следва да се отговаря на втория и третия въпрос.

16 — Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе (точка 52).

17 — Вж. предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети (COM(2001) 784 окончателен, точка 22 от обяснителния меморандум).

18 — Пак там (точка 20 от обяснителния меморандум).

Б– *По въпроси 4 и 5*

48. С въпросите си запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали предвиденото в членове 5 и 9 от Регламент № 261/2004 задължение за полагане на грижа трябва да бъде ограничено по време или по размер, когато отмяната на полета се дължи на извънредни обстоятелства. При отрицателен отговор тя иска да се установи дали тези разпоредби са невалидни, след като нарушават принципа на пропорционалност, принципа на недопускане на дискриминация, принципа на „справедливо равновесие на интересите“, закрепен в Конвенцията от Монреал, и членове 16 и 17 от Хартата.

49. Ryanair поддържа, че задължението на въздушния превозвач за полагане на грижа трябва да бъде ограничено, когато отмяната се дължи на извънредни обстоятелства. Ryanair счита например, че настаняването в хотел трябва да бъде ограничено до фиксирана сума на ден, а именно 80 EUR за нощувка и най-много за три нощи. По същия начин тя счита, че би трябвало да има ограничаване по време и по размер на задължението за осигуряване на храна и напитки и че поемането на разходите за превоза между летището и мястото на настаняване би трябвало да бъде сведено до цената на пътуване с обществения транспорт.

50. Не мисля, че членове 5 и 9 от Регламент № 261/2004 съдържат подобно мълчаливо ограничаване на полагането на грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен поради извънредни обстоятелства.

51. Всъщност, най-напред, както отбелязва френското правителство [19], законодателят на Съюза съзнателно отказва да освободи въздушния превозвач от задължението за полагане на грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен, когато отмяната се дължи на извънредни обстоятелства [20].

52. Впрочем, както посочих в точка 44 от настоящото заключение, полагането на грижа се оказва особено важно при възникването на извънредни обстоятелства с голяма продължителност. Именно когато чакането поради отмяната на полет е особено дълго е необходимо да се гарантира, че пътникът, чийто полет е бил отменен, ще има достъп до стоките и услугите от първа необходимост, при това през цялата продължителност на чакането. В това отношение ще посоча, че член 9 от Регламент № 261/2004 далеч не съдържа мълчаливо ограничаване на полагането на грижа, а гласи, че на пътниците се предлагат безплатно „храна и напитки *според времето за изчакване*[21]“. Следователно тук изобщо не става въпрос за ограничаване по време или по размер на полаганата грижа.

53. Още веднъж, считам, че ограничаване като предложеното от Ryanair би довело до лишаване на членове 5 и 9 от този регламент от част от тяхното полезно действие, тъй като след няколко дни засегнатите пътници, ползващи въздушния транспорт, биха се оказали изоставени.

54. Според мен този анализ не може да постави под въпрос валидността на тези разпоредби, както внушава Ryanair.

55. Най-напред, що се отнася до принципа на пропорционалност, Съдът е имал възможност в горепосоченото Решение по дело IATA и ELFAA, при преценката на валидността именно на членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004, които препращат към член 9 от него, да посочи, че стандартизираните и незабавни компенсаторни мерки, като премаршрутирането на пътниците

19 — Вж. точки 43—49 от становището.

20 — Вж. Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе (точки 51—54).

21 — Курсивът е мой.

или доставянето на напитки и храна, настаняването или възможността за свързване с трети лица, са различни в зависимост от тежестта на претърпените от пътниците вреди и че следователно не се установява тези мерки да са очевидно неподходящи само поради факта че превозвачите не могат да се позоват на извинението за извънредни обстоятелства [22].

56. Според Европейската комисия задължението за полагане на грижа по член 9 от Регламент № 261/2004 трябва да се прилага, без на съответните въздушни превозвачи да се налага несъразмерна и несправедлива тежест и следователно помощта трябва да бъде предоставена в рамките на това, което е пропорционално и разумно с оглед на конкретните обстоятелства и на цената на положената грижа и на премаршрутирането [23]. Комисията посочва също няколко критерия, които въздушните превозвачи биха могли да вземат предвид, като разстоянието между летището и мястото на пребиваване, разстоянието между мястото на настаняването и летището, както и свободните места и средните цени за настаняването в съответната зона [24].

57. Според мен прилагането на такива критерии от въздушните превозвачи на практика би означавало мълчаливо ограничаване на полагането на грижа. Считам, че ако е необходимо, при оспорване националният съд трябва да вземе предвид тези критерии и да прецени дали сумите, претендирани от пътника, ползващ въздушен транспорт, на основание на задължението за полагане на грижа, са разумни с оглед на характерните обстоятелства във всеки конкретен случай.

58. Впрочем не мисля и че налагането на въздушните превозвачи на такова задължение за полагане на грижа е несъразмерно, доколкото, както отбелязва правителството на Обединеното кралство, последните са свободни да си възстановят разходите, направени във връзка с това задължение, от цените на самолетните билети [25].

59. Във връзка с това е интересно да се отбележи, че самата Ryanair е въвела от 4 април 2011 г. такса „UE 261“ на пътник и на полет, за да си възстанови разходите, които е понесла и които са свързани по-конкретно със задължението за полагане на грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен поради събития, представляващи форс мажор [26]. Така Ryanair се позовава точно на затварянето на въздушното пространство поради изригването на исландския вулкан. Тя посочва също, че пътниците се съгласяват да платят тази такса при подписването на техния договор с нея в момента на резервацията и че ако през 2011 г. разходите, свързани със задължението за полагане на грижа, намалеят, тази такса ще бъде намалена през 2012 г. Обратно, тя ще бъде увеличена през 2012 г., ако тези разходи се увеличат през 2011 г. След като Ryanair има право да поставя в тежест на пътниците цената на изплатените обезщетения, не виждам как тя е жертва на несправедливо нарушаване на равновесието.

60. В качеството си на оператор с познания въздушният превозвач трябва да предвиди този вид разходи, свързани с неговото задължение за полагане на грижа, за да изпълни това задължение при необходимост. Впрочем при разглеждане на посочените от Комисията [27] цифрови данни, според които са били направени „само“ около 10 000 оплаквания от общо над 10 милиона

22 — Вж. точка 86.

23 — Вж. точка 31 от становището.

24 — Вж. точка 33 от това становище.

25 — Вж. точка 23 от становището.

26 — Свързаното с това прессъобщение може да бъде намерено на следния адрес в интернет: http://www.ryanair.com/ie/news/briefing-note-cancellation-levy.

27 — Вж. MEMO/11/235 от 12 април 2011 г. със заглавие „Облак от вулканична пепел: подготовка за ситуациите на криза, една година след смущенията на въздушния трафик“.

пътници, засегнати от затварянето на въздушното пространство поради изригването на исландския вулкан, ми се струва, че посоченото задължение не е било непосилно за въздушните превозвачи, тъй като голямата част от тях е изпълнила своите задължения по Регламент № 261/2004[28].

61. При това положение с оглед на гореизложеното не считам, че членове 5 и 9 от този регламент противоречат на принципа на пропорционалност.

62. По-нататък Ryanair изтъква факта, че задължението за полагане на грижа за пътниците в случай на дължаща се на извънредни обстоятелства отмяна на полет нарушава и посочения в трета и пета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал принцип, че обезщетяването на потребителите трябва да бъде основано на справедливо равновесие на интересите.

63. В това отношение Съдът е приел в Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, че тъй като помощта и полагането на грижа за пътниците в случай на голямо закъснение на полет, посочени в член 6 от Регламент № 261/2004, който препраща към член 9 от същия регламент, представляват стандартизирани и незабавни компенсаторни мерки, те не са сред мерките, условията за упражняване на които са определени в Конвенцията от Монреал[29]. Наистина, в Решение от 6 май 2010 г. по дело Walz[30] Съдът посочва, че в различните хипотези, в които въздушният превозвач носи отговорност, справедливото равновесие на интересите налага ограничаване на обезщетението, за да не бъде наложено на този превозвач много тежко и трудно установимо и изчисляемо задължение за поправяне на вредите, което би могло да осуети, дори да парализира неговата икономическа дейност[31]. Предмет на делото, довело до постановяване на това решение, обаче е не задължението за полагане на грижа за пътниците, а тяхното право да получат индивидуализирано поправяне на претърпените вреди в съответствие с глава III от Конвенцията от Монреал[32]. Следователно посоченото решение се вписва в правен контекст, който е различен от настоящото дело.

64. При това положение считам, че членове 5 и 9 от Регламент № 261/2004 не противоречат на посочения в Конвенцията от Монреал принцип на справедливо равновесие на интересите.

65. Колкото до въпроса дали фактът, че тези разпоредби нарушават общия принцип за недопускане на дискриминация, тъй като налагат задължение за полагане на грижа за пътниците, каквото нямат операторите, използващи други видове транспорт, достатъчно е да се напомни, че според Съда, що се отнася по-специално на техния начин на функциониране, условията за достъпа до тях и разпределянето на техните мрежи, различните видове транспорт не са взаимозаменяеми от гледна точка на условията за тяхното използване. Ето защо положението на предприятията, действащи в сектора на всеки от тези видове транспорт, не е сравнимо[33]. Впрочем в областта на въздушния транспорт пътниците, чийто полет е отменен или значително забавен, се намират в обективно различно положение от това на пътниците на другите видове транспорт при инциденти от същото естество[34]. От това Съдът прави извода, че членове 5—7 от Регламент № 261/2004 са валидни, тъй като не са в разрез принципа на равно третиране[35].

28 — Пак там (стр. 5 и 6).

29 — Вж. точка 46.

30 — C-63/09, Сборник, стр. I-4239.

31 — Точки 35 и 36.

32 — Вж. по-специално точка 17.

33 — Вж. Решение по дело IATA и ELFAA посочено по-горе, точка 96).

34 — Пак там (точка 97).

35 — Пак там (точка 99).

66. Накрая, Ryanair счита, че задължението за полагане на грижа за пътниците, когато отмяната на техния полет се дължи на извънредни обстоятелства, накърнява свободата на стопанската инициатива на въздушните превозвачи, както и правото им да се ползват от собствеността върху имуществото си, да го ползват и да се разпореждат с него, които права са прогласени съответно в членове 16 и 17 от Хартата. Поради това членове 5 и 9 от Регламент № 261/2004 били невалидни.

67. По същество тя счита, че в резултат от задължението за полагане на грижа тя е лишена от една част от плодовете на своята дейност и на инвестициите, които е направила [36].

68. В това отношение следва да се напомни, че член 52, параграф 1 от Хартата гласи, че всяко ограничаване на упражняването на правата и свободите, признати от нея, трябва да бъде предвидено в закон и да зачита основното съдържание на същите права и свободи. При спазване на принципа на пропорционалност ограничения могат да бъдат налагани само ако са необходими и ако действително отговарят на признати от Съюза цели от общ интерес или на необходимостта да се защитят правата и свободите на други хора.

69. Във връзка с това, както отбелязва френското правителство, член 169, параграф 1 ДФЕС предвижда, че Съюзът подкрепя интересите на потребителите и им осигурява високо равнище на защита [37]. Освен това член 38 от Хартата гласи, че в политиките на Съюза се осигурява високо равнище на защита на потребителите. Впрочем, както е посочено в точка 37 от настоящото заключение, Регламент № 261/2004 цели да гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт, независимо дали се намират в положение на отказан достъп на борда, отмяна или закъснение на полет, тъй като във всички тези случаи са им причинени сходни по естеството си сериозни затруднения и неудобства, свързани с въздушния транспорт.

70. Освен това, както обясних в точки 55—61 от настоящото заключение, не мисля, че задължението за полагане на грижа за пътниците, което има въздушният превозвач в съответствие с членове 5 и 9 от този регламент, когато отмяната на полета се дължи на извънредни обстоятелства, може да накърни принципа на пропорционалност.

71. Вследствие на това не считам, че членове 5 и 9 от този регламент са в разрез с членове 16 и 17 от Хартата.

72. С оглед на всички тези съображения считам, че членове 5 и 9 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че в тях не се съдържа мълчаливо освобождаване или ограничаване на задължението за полагане на грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен поради извънредни обстоятелства. Тази констатация не може да постави под въпрос валидността на тези разпоредби.

36 — Вж. точка 45 от становището.

37 — Вж. точка 79 от становището.

V – Заключение

73. С оглед на гореизложеното предлагам на Съда да отговори на Dublin Metropolitan District Court по следния начин:

„Членове 5 и 9 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 трябва да се тълкуват в следния смисъл:

— обстоятелства като затварянето на въздушното пространство поради изригването на вулкан представляват извънредни обстоятелства по смисъла на Регламент № 261/2004 и

— в тях не се съдържа мълчаливо освобождаване или ограничаване на задължението за полагане на грижа за пътниците, чийто полет е бил отменен поради извънредни обстоятелства. Тази констатация не може да постави под въпрос тяхната валидност“.