Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

5 юни 2025 година*

„Преюдициално запитване — Международен въздушен транспорт — Конвенция от Монреал — Отговорност на въздушните превозвачи — Член 19 — Вреда, причинена от закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари — Член 31, параграф 2 — Своевременно уведомяване за жалби — Отправяне на жалба преди датата, на която съответният багаж е бил предоставен на лицето, което има право да го получи“

По дело C-292/24

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия) с акт от 2 януари 2024 г., постъпил в Съда на 25 април 2024 г., в рамките на производство по дело

AD

срещу

Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: S. Rodin (докладчик), председател на състава, N. Piçarra и O. Spineanu-Matei, съдии,

генерален адвокат: M. Szpunar,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за AD, от M. Hotes, Rechtsanwalt,

– за Европейската комисия, от G. von Rintelen и N. Yerrell, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

* Език на производството: немски.

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, 2001 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“), която влиза в сила за Европейския съюз на 28 юни 2004 г.

2 Запитването е направено в рамките на спор между AD — пътник, ползващ въздушен превоз, и Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal (наричано по-нататък „Iberia“) — въздушен превозвач, по повод на отговорността на превозвача за вредата, причинена от закъснение при въздушния превоз на багажа на AD и на лицата, пътуващи с него.

Правна уредба

Конвенцията от Монреал

3 Според третото съображение от Конвенцията от Монреал държавите — страни по нея, признават „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 Според пето съображение от тази конвенция „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“.

5 Член 19 от Конвенцията от Монреал, озаглавен „Закъснение“, предвижда:

„Превозвачът е отговорен за вреда, причинена от закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари. Независимо от това превозвачът не носи отговорност за вреда, причинена от закъснение, ако докаже, че той и неговите служители и агенти са взели всички мерки, които разумно биха могли да се изискват — за избягване на вредата, или че е било невъзможно той или те да вземат такива мерки“.

6 Член 31 от тази конвенция, озаглавен „Своевременно уведомяване за жалби“, гласи:

„1. Получаването на регистриран багаж или товар от лицето, което има право да ги получи, без да бъде отправена жалба, представлява доказателство до доказване на противното, че багажът или товарът са били доставени в добро състояние и в съответствие с документа за превоз или с данните, съхранени чрез другото средство, посочено в чл. 3, ал. 2 и чл. 4, ал. 2.

2. В случай на вреди лицето, което има право да получи доставката, трябва да отправи жалба до превозвача незабавно след откриване на вредите, но не по-късно от 7 дни от

датата на получаване на регистриран багаж и 14 дни от датата на получаване на товара. В случай на закъснение жалбата трябва да бъде отправена не по-късно от 21 дни считано от датата, на която багажът или товарът са били предоставени на негово или нейно разположение.

3. Всяка жалба трябва да бъде в писмена форма и да бъде връчена или изпратена в посочените срокове.

4. Ако не бъде отправена жалба в посочените срокове, срещу превозвача не може да се заведе дело освен в случай на измама от негова страна“.

Правото на Съюза

7 Според член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж (ОВ L 285, 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 г. (ОВ L 140, 2002 г., стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146), „[о]тговорността 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“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

8 На 15 декември 2021 г. AD и други две лица ползват въздушен превоз от Франкфурт на Майн (Германия) до Панама Сити (Панама) с междинно кацане в Мадрид (Испания), след като са резервирали полета в Iberia. Тъй като багажът им не пристига навреме в Панама Сити, същия ден AD декларира, че багажът липсва и се свързва по телефона с отдела на Iberia, отговарящ за багажа.

9 В резултат на това AD и пътуващите с него лица отлагат останалата част от пътуването си, а AD посочва във формуляр за връзка с Iberia, че желае да се свържат лично с него най-късно на 18 декември 2021 г., тъй като в противен случай те щели да закупят заместващо оборудване и да продължат пътуването си. Тъй като Iberia не отговаря, те закупуват въпросното заместващо оборудване. Едва след закупуването му, на 20 декември 2021 г., багажът им е доставен в Панама Сити.

10 С иск, подаден до Amtsgericht Frankfurt am Main (Районен съд Франкфурт на Майн, Германия), AD иска от Iberia, по силата на собствените си права, както и на тези, прехвърлени му от пътуващите с него лица, да му бъдат възстановени разходите за заместващото оборудване, пътните разходи и разходите за заместващ самолетен билет.

11 С решение от 30 януари 2023 г. тази юрисдикция отхвърля иска с мотива, че предвиденият в член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал срок за отправяне на жалба не е бил спазен, а изключението, предвидено в член 31, параграф 4 от тази конвенция, също не се прилага.

12 AD обжалва това решение пред запитващата юрисдикция Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия).

13 AD смята, че декларацията му, задължаваща Iberia да се свърже с него най-късно на 18 декември 2021 г., представлява предварителна жалба, с която Iberia надлежно е уведомено за възникването на вреда при спазване на срока, предвиден в член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал. Тъй като Iberia е знаело, че с AD не е осъществен личен контакт в рамките на определения от последния срок и че към таза дата въпросният багаж не е доставен, то вече е знаело за възникването на вреда по смисъла на тази разпоредба на въпросната дата. Следователно не било необходимо да се определя нов срок след доставката на багажа.

14 За разлика от това, Iberia смята, че едва след доставката на въпросния багаж може да се направи действителна оценка на вредите.

15 При тези обстоятелства Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Представлява ли член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал абсолютен преклузивен срок и трябва ли да се тълкува задължително в смисъл, че жалбата трябва да бъде отправена не по-късно от 21 дни след връщането на багажа или жалбата може да бъде оправена и преди връщането на багажа?“.

По преюдициалния въпрос

16 С въпроса си по същество запитващата юрисдикция иска да се установи дали член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че поради закъснение при превоз на багаж, жалбата трябва непременно да бъде отправена в срок от 21 дни, считано от датата, на която съответният багаж е предоставен на лицето, които има право да го получи, или в смисъл, че жалбата може да бъде отправена преди тази дата.

17 В това отношение следва да се припомни, че по силата на член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97, изменен с Регламент № 889/2002, отговорността на даден въздушен превозвач на Европейския съюз по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност.

18 Следователно от датата на влизане в сила на Конвенцията от Монреал по отношение на Съюза, а именно 28 юни 2004 г., разпоредбите на тази конвенция съставляват неразделна част от правния ред на Съюза, поради което Съдът е компетентен да се произнесе по преюдициално запитване относно нейното тълкуване (вж. в този смисъл решение от 17 февруари 2016 г., Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, т. 22 и 23 и цитираната съдебна практика).

19 Що се отнася до подобно тълкуване, член 31 от Виенската конвенция за правото на договорите от 23 май 1969 г. (Recueil des traités des Nations unies, том 1155, стр. 331), който отразява правилата на обичайното международно право и чиито разпоредби са част от правния ред на Съюза, уточнява, че съответният договор трябва да се тълкува добросъвестно, в съответствие с обичайното значение, което следва да се дава на

термините в техния контекст, а също така в духа на предмета и целите на договора (решение от 20 октомври 2022 г., Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, т. 22 и цитираната съдебна практика).

20 В това отношение най-напред от термините на член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал следва, че в случай на закъснение при получаването на багаж или товар, лицето, което има право да ги получи, е длъжно за уведоми за жалбата си превозвача не по-късно от 21 дни, считано от датата, на която съответният багаж или товар са били предоставени на негово разположение.

21 Макар тази разпоредба да установява преклузивен срок от 21 дни, считано от датата на предоставяне на багажа, за отправяне на такава жалба, тя определя само последния ден от срока, след изтичането на който по принцип вече не е възможно валидно да се отправи тази жалба. Буквално тълкуване на текста на тази разпоредба предполага, че въпросната жалба може да бъде отправена в който и да е момент между констатирането на закъснение в доставката на багаж или товар и изтичането на този срок, следователно дори преди тази дата.

22 При тези условия следва да се констатира, че макар член 31, параграф 2 от Конвенцията от Монреал да не предвижда изрично възможността за отправяне на жалба преди датата на предоставяне на разположение на съответния багаж, тази разпоредба може да се тълкува в смисъл, че жалба на нейно основание може да се отправи преди тази дата.

23 По-нататък следва да се определи дали това тълкуване, изведено от текста на член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал, се потвърждава от контекста, в който се вписва тази разпоредба.

24 В това отношение се налага констатацията, на първо място, че член 31, параграф 1 от Конвенцията от Монреал предвижда, че получаването на регистриран багаж от лицето, което има право да го получи, без да бъде отправена жалба, представлява доказателство до доказване на противното, че багажът е бил доставен в добро състояние и в съответствие с документа за превоз или с данните, съхранени чрез другото средство, посочено в член 3, параграф 2 от тази конвенция.

25 В този смисъл целта на жалба като разглежданата в главното производство, отправена до въздушен превозвач от пътник, е този превозвач да бъде уведомен, че регистрираният багаж не е бил доставен в добро състояние и/или в съответствие с документа за превоз или в съответствие с данните, съхранени чрез другото средство, посочено в член 3, параграф 2 от тази конвенция (вж. в този смисъл решение от 12 април 2018 г., Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, т. 50), по-специално, що се отнася до момента, в който подобна доставка е трябвало да се състои.

26 На второ място, според член 19, първо изречение от Конвенцията от Монреал „превозвачът е отговорен за вреда, причинена от закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари“.

27 От това следва, че член 31, параграф 1 от тази конвенция, разглеждан в светлината на член 19, първо изречение от посочената конвенция, трябва да се тълкува в смисъл, че с направена от съответния пътник жалба, като подадената по главното производство,

въздушният превозвач трябва да бъде информиран за наличието на вреда в резултат на закъснение при въздушния превоз на багаж или товари (вж. по аналогия решение от 12 април 2018 г., Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, т. 52).

28 Ето защо се налага изводът, че от контекста, в който се вписва член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал, също следва, че вредата, причинена от закъснение при въздушния превоз на багаж, трябва да може да бъде съобщена на въздушния превозвач от момента, в който съответният пътник узнае за закъснението, но не по-късно от 21 дни, считано от датата, на която този багаж е бил предоставен на негово разположение, без да е необходимо пътникът да изчака въпросният багаж да му бъде предоставен.

29 От друга страна, тази констатация се потвърждава от факта — както следва от член 19, второ изречение от Конвенцията от Монреал — че превозвачът не носи отговорност за вреда, причинена от закъснение, ако докаже, че той и неговите служители и агенти са взели всички мерки, които разумно биха могли да се изискват за избягване на вредата, или че е било невъзможно той или те да вземат такива мерки.

30 Всъщност, както по същество отбелязва запитващата юрисдикция в акта за преюдициално запитване, съобщаването на съответния превозвач за жалба относно закъснение при превоза на багаж преди датата, на която съответният багаж е предоставен на разположение на лицето, което има право да го получи, може да позволи на този превозвач да събере възможно най-бързо необходимите данни, за да може да представи такова доказателство и по този начин да бъде освободен от отговорността си по силата на тази разпоредба.

31 Накрая, тълкуването, съдържащо се в точка 22 от настоящото решение, също съответства на целите, преследвани с Конвенцията от Монреал. Всъщност държавите — страни по тази конвенция, като признават в съответствие с трето съображение „значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване“, са решили да предвидят режим на обективна отговорност на въздушните превозвачи. Както следва от пето съображение от посочената конвенция, този режим все пак означава да се запази „справедливо равновесие на интересите“ на въздушните превозвачи и на пътниците (вж. в този смисъл решение от 6 юли 2023 г., Austrian Airlines (Първа помощ на борда на въздухоплавателно средство), C-510/21, EU:C:2023:550, т. 25 и цитираната съдебна практика).

32 Тълкуване на член 31, параграф 2, второ изречение от въпросната конвенция обаче, така че да се изключи възможността за съответните пътници в случай на закъснение при превоза на багаж да отправят жалба преди датата, на която багажът е бил предоставен на тяхно разположение, би нарушило това равновесие, обуславяйки изпълнението на формалното отправяне на жалба от допълнително условие, което не е необходимо, а от друга страна, би противоречало на интересите на превозвачите, както става ясно от точка 30 от настоящото решение.

33 От гореизложеното следва, че на поставения въпрос следва да се отговори, че член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че жалба поради закъснение при превоза на багаж може да бъде отправена преди датата, на която съответният багаж е предоставен на разположение на лицето, което има право да го получи.

По съдебните разноски

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

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

Член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г.,

трябва да се тълкува в смисъл, че

жалба поради закъснение при превоза на багаж може да бъде отправена преди датата, на която съответният багаж е предоставен на разположение на лицето, което има право да го получи.

Подписи