ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-Н J. MAZÁK
представено на 26 януари 2010 година[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Испания) поставя на Съда следния преюдициален въпрос:

„Лимитът на отговорност, посочен в член 22, параграф 2 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., включва ли както имуществените, така и неимуществените вреди, настъпили в резултат на загубата на багаж?“

2. Запитващата юрисдикция счита, че отговорът на Съда на този въпрос е необходим, за да може тя да се произнесе по иск за обезщетение, предявен от г-н Axel Walz срещу авиокомпания „Clickair“ SA (наричана по-нататък „авиокомпания Clickair“) вследствие на загубата на неговия куфар.

3. Куфарът е загубен на 4 юни 2007 г. при полет на авиокомпания „Clickair“ от Барселона до Порто. Г-н Walz регистрира куфара за този полет, но при пристигането му в Порто неговият багаж не му е върнат.

4. Г-н Walz иска обезщетение в общ размер на 3 200 EUR, от които 2 700 EUR съответстват на стойността на загубения багаж и 500 EUR — на причинените от тази загуба неимуществени вреди. Авиокомпания „Clickair“ оспорва размера на искането обезщетение поради превишаването на лимита на отговорност в случай на загуба на багаж, определен в член 22, параграф 2 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. (наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“).

5. Като отбелязва, че в Конвенцията от Монреал не се прави разграничение в

1 — Език на оригиналния текст: френски.

зависимост от вида вреда, с която е свързана отговорността на превозвача, запитващата юрисдикция изхожда от хипотезата, че лимитът на отговорност на превозвача трябва да обхваща както неимуществените, така и имуществените вреди. При все това запитващата юрисдикция посочва, че член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал може да се тълкува по няколко начина. По-конкретно тя насочва вниманието към решението от 2 юли 2008 г. на Audiencia Provincial de Barcelona, съгласно което лимитът на отговорност в случай на загуба на багаж, определен в член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, не включва едновременно имуществените и неимуществените вреди; съгласно това решение за имуществените вреди, от една страна, се прилага един лимит, докато за неимуществените вреди, от друга страна, се прилага друг лимит със същия размер [2].

6. Ищецът в главното производство, ответникът в главното производство, както и Комисията представят писмени становища пред Съда. Ответникът в главното производство иска от Съда да насрочи съдебно заседание, като то е проведено на 10 декември 2009 г. в присъствието на пълномощниците на ответника в главното производство, както и на Комисията.

Правна уредба

Конвенцията от Монреал

7. Конвенцията от Монреал [3] е приета в резултат на Международната дипломатическа конференция по въздушно право, проведена в Монреал от 10 до 28 май 1999 г. Тя е подписана от Общността на 9 декември 1999 г. на основание член 300, параграф 2 ЕО, преди да бъде одобрена с решение на Съвета от 5 април 2001 г. [4] По отношение на Общността тя влиза в сила на 28 юни 2004 г.

8. От преамбюла на Конвенцията от Монреал следва, че държавите, които са 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“.

9. Членове 17—37 от Конвенцията от Монреал съставляват глава III от нея, озаглавена „Отговорност на превозвача и размер на обезщетението за вреди“.

2 — В хода на съдебното заседание пред Съда пълномощникът на ответника в главното производство посочва, че оттогава Audiencia Provincial de Barcelona е променил подхода си в това отношение в смисъл, че лимитът на отговорност обхваща както неимуществените, така и имуществените вреди.

3 — Конвенцията е изготвена на френски, английски, арабски, китайски, испански и руски език, като всички текстове имат еднаква достоверност.

4 — ОВ L 194, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112. Текстът на конвенцията е приложен към това решение.

10. Отговорността на превозвача в случай на загуба на регистриран багаж е предвидена в член 17, параграф 2 от тази конвенция по следния начин:

„Превозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на унищожаване, загуба или повреда на регистриран багаж, само при условие че събитието, което е причинило унищожаването, загубата или повредата, е възникнало на борда на въздухоплавателното средство или по време, когато превозвачът е бил отговорен за регистрирания багаж. Превозвачът обаче не е отговорен, ако и доколкото вредата е възникнала поради присъщ на багажа дефект, качество или недостатък. […]“

11. Отговорността на превозвача обаче е ограничена. Член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал предвижда следното:

„При превоз на багаж отговорността на превозвача в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение е ограничена до 1000 специални права на тираж за всеки пътник, освен ако пътникът е направил по време на предаване на регистрирания багаж на превозвача специална декларация за интерес от доставка в местоназначението и е заплатил допълнителна сума, ако случаят го изисква. В този случай превозвачът е отговорен да заплати сума, непревишаваща декларираната сума, освен ако докаже, че сумата е по-голяма от действителния интерес на пътника от доставка в местоназначението.“

Регламент (ЕО) № 2027/97

12. Разпоредбите на Конвенцията от Монреал относно отговорността на въздушните превозвачи са включени в 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 [5] (наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“) [6], който е изменен в това отношение с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година [7].

13. Член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 гласи:

„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.“

5 — ОВ L 285, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 170.

6 — Правна уредба от този вид съществува също по отношение на отговорността на превозвачите на пътници по море. Става въпрос за Регламент (ЕО) № 392/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия (ОВ L 131, стр. 24), който въвежда в общностното право Протокола от 2002 г. към Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г.

7 — ОВ L 140, стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146.

Съображения

14. Като се има предвид, че преюдициалният въпрос се отнася до тълкуването на разпоредби от международен договор, в самото начало следва да се посочат две положения, изведени от практиката на Съда, които според мен имат значение за отговора на поставения преюдициален въпрос.

15. На първо място, като споразумение, сключено на основание член 300, параграф 2 ЕО, Конвенцията от Монреал е неделима част от общностния правен ред, така че Съдът е компетентен да се произнесе по преюдициално запитване относно нейното тълкуване [8].

16. На второ място, като международен договор Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в зависимост от начина, по който е формулирана, както и в светлината на своите цели. Член 31 от Виенската конвенция от 23 май 1969 г. за правото на договорите и член 31 от Виенската конвенция от 21 март 1986 г. за правото на договорите между държави и международни организации или между международни организации, в които е закрепено международното обичайно право в тази област, уточняват в това отношение, че договорът трябва да се тълкува добросъвестно в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на думите в техния контекст, а също така в духа на предмета и целите на договора [9]. В това отношение следва още да се допълни, че даденото от Съда тълкуване на Конвенцията от Монреал трябва да допринесе за нейното еднакво прилагане не само в рамките на Европейския съюз, но и във всички договарящи държави.

17. Освен това следва да се напомни, че правилата за отговорността на въздушния превозвач, съдържащи се в глава III от Конвенцията от Монреал, която по принцип включва императивни норми, не са изчерпателни [10]. Разпоредбите на тази глава предвиждат основните принципи, уреждащи отговорността на въздушния превозвач, като по-специално юридическите факти, пораждащи отговорността, основанията за освобождаване от отговорност и лимитите на отговорност. Уреждането на останалите въпроси, свързани с отговорността, е оставено на националното право.

18. В настоящия случай преюдициалният въпрос насочва вниманието на Съда към отговорността, която въздушният превозвач носи за вредите, настъпили в резултат на загуба на багаж, в конкретния случай — към лимитите на тази отговорност.

8 — Вж. в този смисъл Решение от 30 април 1974 г. по дело Haegeman (181/73, Recueil, стр. 449, точка 5), Решение от 30 септември 1987 г. по дело Demirel (12/86, Recueil, стр. 3719, точка 7), Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA (C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 36), Решение от 10 юли 2008 г. по дело Emirates Airlines (C-173/07, Сборник, стр. I-5237, точка 43) и Решение от 22 декември 2008 г. по дело Wallentin-Hermann (C-549/07, Сборник, стр. I-11061, точка 28).

9 — Вж. в този смисъл Решение от 20 ноември 2001 г. по дело Jany и др. (C-268/99, Recueil, стр. I-8615, точка 35) и Решение по дело IATA и ELFAA (посочено в бележка под линия 8, точка 40).

10 — Налага се изводът, че фрагментарният характер на правната уредба е присъщ на международните договори от този вид.

19. Разглежданата тук гражданска отговорност винаги предполага наличието на вреда, която се намира в причинно-следствена връзка с юридически факт. Съгласно членове 17, 18 и 19 от Конвенцията от Монреал загубата на багаж е сред юридическите факти, които могат да породят отговорността на въздушния превозвач, ако вследствие на тях са настъпили вреди. Други юридически факти са свързани с пътниците (смърт, телесно увреждане или закъснение при превоза), с товара (унищожаване, загуба, повреда или закъснение при превоза), както и с багажа (унищожаване, повреда или закъснение при превоза).

20. Що се отнася до посочените по-горе юридически факти, Конвенцията от Монреал разграничава два различни режима на отговорност на въздушния превозвач за вреди. Отговорността за вреда, настъпила в случай на смърт или телесно увреждане на пътник, по принцип е неограничена, докато отговорността във всички останали случаи, сред които е загубата на багаж, е ограничена съгласно член 22 от Конвенцията от Монреал.

21. При загубата на багаж, разглеждана в настоящия случай, лимитът на отговорност е определен на 1 000 специални права на тираж за всеки пътник [11]. Посоченият лимит на отговорност представлява финансов лимит, следователно горна граница за размера на обезщетението, а не лимит на обхвата на отговорността на превозвача, определена в член 17, параграф 2 от Конвенцията от Монреал. Ако обаче се разглежда въпросът за разграничението между имуществени и неимуществени вреди, то става въпрос за обхвата на отговорността в зависимост от видовете вреда. Във всеки случай лимитът на обезщетението е винаги един и същ, независимо от обхвата на тази отговорност.

22. Освен това в Конвенцията от Монреал се използва само едно общо понятие — това за „вреда“, без да се дава никакво уточнение в това отношение. Волята на договарящите държави да ограничат отговорността на превозвача до имуществените вреди или, напротив, до неимуществените вреди не може да се изведе нито от текста на член 17, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, нито от този на член 22, параграф 2 от същата конвенция. Също така в Конвенцията от Монреал не се уточнява и начинът на обезщетяване, тоест дали следва да се обезщети действителна вреда, пропусната полза или също всяка друга вреда, която може да бъде оценена в пари. Националното право следва да определи съдържанието на понятието „вреда“ и да уточни начина на обезщетяване.

23. В съответствие с изложеното по-горе считам, че Съдът следва да отговори на преюдициалния въпрос в смисъл, че отговорността на превозвача в случай на загуба на багаж е ограничена общо до 1 000 специални права на тираж за всеки пътник, независимо от вида на вредата и начина на нейното обезщетяване. Като се има предвид, че член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал предвижда прилагането на същия лимит и в случай на унищожаване, повреда и закъснение, предложеният отговор се отнася и до такива случаи.

11 — Същият лимит е предвиден в случай на унищожаване, повреда или закъснение на багаж.

Заключение

24. С оглед на изложените по-горе съображения предлагам на Съда да отговори по следния начин на поставения от Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona преюдициален въпрос:

„Член 22, параграф 2 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., трябва да се тълкува в смисъл, че при превоз на багаж отговорността на превозвача в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение е ограничена общо до 1 000 специални права на тираж за всеки пътник, независимо от вида на вредата и начина на нейното обезщетяване."