

WALZ

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

6 май 2010 година *

По дело C-63/09,

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Испания) с акт от 20 януари 2009 г., постъпил в Съда на 13 февруари 2009 г., в рамките на производство по дело

Axel Walz

срещу

Clickair SA,

* Език на производството: испански.

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: г-н К. Lenaerts, председател на състав, г-жа R. Silva de Lapuerta, г-н E. Juhász, г-н J. Malenovský (докладчик) и г-н D. Šváby, съдии,

генерален адвокат: г-н J. Mazák,
секретар: г-жа M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 10 декември 2009 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за г-н Walz, от адв. J.-P. Mascaray Martí, abogado,

— за Clickair SA, от г-жа E. Rodés Casas, procuradora, и от адв. I. Soca Torres, abogado,

— за Европейската комисия, от г-жа L. Lozano Palacios и от г-н K. Simonsson, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 26 януари 2010 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 22, параграф 2 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 година (ОВ L 194, стр. 39; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Walz, пътник на авиокомпания „Clickair“ SA (наричана по-нататък „Clickair“), и последната във връзка с обезщетение за вредите, настъпили вследствие на загубата на регистриран багаж при осъществен от тази авиокомпания въздушен превоз.

Правна уредба

Правна уредба на Съюза

- 3 Член 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, 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, стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146, наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“), гласи:

„Настоящият регламент прилага съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал относно въздушния превоз на пътници и на техния багаж и установява някои допълнителни разпоредби. [...]“

- 4 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.“

Конвенцията от Монреал

5 В трета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал 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“.

6 Съгласно пета алинея от посочения преамбюл:

„[...] 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 [...]“

7 Глава III от Конвенцията от Монреал е озаглавена: „Отговорност на превозвача и размер на обезщетението за вреди“.

8 Член 17 от тази конвенция, озаглавен „Смърт и увреждане на пътници — повреда на багаж“, гласи:

„1. Превозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на смърт или телесно увреждане на пътник, само при условие че злополуката, която е причинила смъртта или увреждането, е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане.

2. 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 повреда, 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. В случай на нерегистриран багаж, включително лични вещи, превозвачът е отговорен, ако вредата е възникнала по негова вина или по вина на негови служители или агенти.

[...]

- 9 Член 22 от посочената конвенция установява „лимита на отговорност по отношение на закъснение, багаж и товари“ по следния начин:

„[...]

2. При превоз на багаж отговорността на превозвача в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение е ограничена до 1 000 специални права на тираж [СПТ] 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.

[...]

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

- 10 На 14 април 2008 г. г-н Walz подава иск срещу „Clickair“, с който иска последната да бъде осъдена да му заплати обезщетение за загубата на регистриран багаж при осъществен от тази авиокомпания въздушен превоз от Барселона (Испания) до Порто (Португалия).
- 11 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.
- 12 „Clickair“ оспорва искането на г-н Walz, като твърди по-специално, че търсеното обезщетение превишава лимита на отговорност за загуба на багаж от 1 000 СПТ, определен в член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал.
- 13 Сезиран с този спор, Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona прилага Регламент № 2027/97, тъй като спорът е възникнал във връзка с условията за осъществяване на въздушен превоз от превозвач на Европейския съюз между два града, разположени в различни държави членки.
- 14 Така той посочва, че що се отнася до отговорността на превозвачите на Съюза при въздушния превоз на пътници и на техния багаж на територията на Съюза, Регламент № 2027/97 само въвежда съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал. Ето защо той си поставя въпроса за тълкуването, което следва да се даде на някои от тези разпоредби, сред които е член 22, параграф 2 от тази конвенция, определящ лимита на отговорност на въздушните превозвачи в случай на загуба на багаж.

- 15 В това отношение запитващата юрисдикция посочва съдебната практика на Audiencia Provincial de Barcelona. В постановено на 2 юли 2008 г. решение тази юрисдикция приема, че всъщност посоченият по-горе лимит не включва едновременно имуществените и неимуществените вреди, а че за имуществените вреди, от една страна, се прилага този лимит от 1 000 СПТ, докато за неимуществените вреди, от друга страна, се прилага друг лимит със същия размер — 1 000 СПТ, така че общият сумарен лимит за имуществените и неимуществените вреди бил 2 000 СПТ.
- 16 Тъй като обаче не споделя това тълкуване, запитващата юрисдикция решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Лимитът на отговорност, посочен в член 22, параграф 2 от Конвенцията [от Монреал], включва ли както имуществените, така и неимуществените вреди, настъпили в резултат на загубата на багаж?“

По преюдициалния въпрос

- 17 С въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали терминът „вреда“ в основата на член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, който член определя лимита на отговорност на въздушния превозвач за вредите, настъпили по-специално вследствие на загубата на багаж, трябва да се тълкува в смисъл, че включва както имуществените, така и неимуществените вреди.
- 18 В самото начало следва да се напомни, че що се отнася до отговорността на превозвачите на Съюза при въздушния превоз на пътници и на техния багаж на територията на Съюза, приложимият в настоящия случай Регламент № 2027/97

само въвежда съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал. От член 3, параграф 1 от този регламент по-конкретно следва, че отговорността на въздушните превозвачи на Съюза по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност. Ето защо запитващата юрисдикция иска да се даде тълкуване на релевантните разпоредби от тази конвенция.

- 19 Конвенцията от Монреал, която е подписана от Общността на 9 декември 1999 г. на основание член 300, параграф 2 ЕО, е одобрена от нейно име с Решение 2001/539 и влиза в сила по отношение на Общността на 28 юни 2004 г.
- 20 Тъй като разпоредбите на тази конвенция от влизането ѝ в сила са неделима част от правния ред на Съюза, Съдът е компетентен да се произнесе по преюдициално запитване относно нейното тълкуване (вж. по аналогия Решение от 30 април 1974 г. по дело *Haegeman*, 181/73, *Recueil*, стр. 449, точки 2, 4 и 5, както и относно Конвенцията от Монреал Решение от 10 януари 2006 г. по дело *IATA и ELFAA*, C-344/04, *Recueil*, стр. I-403, точка 36 и Решение от 22 декември 2008 г. по дело *Wallentin-Hermann*, C-549/07, *Сборник*, стр. I-11061, точка 28).
- 21 Тъй като Конвенцията от Монреал не съдържа каквото и да било определение на термина „вреда“, в началото следва да се подчертае, че предвид целта на посочената конвенция, която е да се уеднаквят правилата за международния въздушен превоз, на този термин трябва да се даде еднакво и самостоятелно тълкуване, независимо от различното значение на това понятие във вътрешното право на държавите, които са страни по тази конвенция.
- 22 При тези обстоятелства терминът „вреда“, употребен в международна конвенция, трябва да се тълкува според правилата за тълкуване на общото международно право, които обвързват Съюза.

- 23 В това отношение член 31 от Конвенцията за правото на договорите, подписана във Виена на 23 май 1969 г., който кодифицира правилата на общото международно право, уточнява, че даден договор 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 (вж. в този смисъл по-специално Становище 1/91 от 14 декември 1991 г., Recueil, стр. I-6079, точка 14, както и Решение от 1 юли 1993 г. по дело *Metalsa*, C-312/91, Recueil, стр. I-3751, точка 12, Решение от 2 март 1999 г. по дело *Eddline El-Yassini*, C-416/96, Recueil, стр. I-1209, точка 47 и Решение от 20 ноември 2001 г. по дело *Jany* и др., C-268/99, Recueil, стр. I-8615, точка 35).
- 24 Първо следва да се уточни, че в текста на френски език терминът „*préjudice*“ [в текста на български език „вреди“], употребен едновременно в заглавието на глава III и в член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, трябва да се счита за целите на тълкуването на тази конвенция като синоним на „*dommage*“ [в текста на български език „вреди/повреда“], като последният термин е споменат в заглавието на член 17 и в член 17, параграф 2 от посочената конвенция. Същност от автентичните текстове на Конвенцията от Монреал на другите езици следва, че без разлика е употребен един и същ термин („*daño*“ в текста на испански език; „*damage*“ в текста на английски език), за да се обозначи както „*préjudice*“, така и „*dommage*“ по смисъла на текста на тази конвенция на френски език. Освен това, макар в текста на посочената конвенция на руски език, както в текста на френски език, да се използват два термина, а именно „вред“ (вреда) и „повреждение“ (повреждане), тези два термина, които имат общ корен и са използвани без разлика, трябва също да се разглеждат като синоними за целите на тълкуването на същата конвенция.
- 25 По-нататък, що се отнася до контекста, в който е споменат терминът „вреда“ в член 17 от Конвенцията от Монреал, следва да се подчертае — както е посочено в предходната точка от настоящото решение — че този термин е употребен и в самото заглавие на глава III от тази конвенция, в която се включва посочената разпоредба. Следователно при липсата на указания в обратен смисъл в посочената конвенция, този термин трябва да има еднакво значение навсякъде, където е употребен в тази глава.
- 26 Освен това член 22 от Конвенцията от Монреал, който се включва в глава III и следователно е част от релевантния контекст, ограничава отговорността на превозвача в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение, което означава, че характерът на претърпените от пътника вреди е без значение в това отношение.

- 27 Накрая, за да се уточни обикновеното значение, което следва да се даде на термина „вреда“ в приложение на правилото за тълкуване, посочено в точка 23 от настоящото решение, следва да се напомни, че действително съществува понятие за вреда, което не произтича от международен договор и е общо за всички подсистеми на международното право. Така съгласно член 31, параграф 2 от Разпоредбите за отговорността на държавата за неправомерни действия от международен характер, изготвени от Комисията по международно право на Организацията на обединените нации и които Общото Събрание на посочената организация е взело предвид в Резолюция 56/83 от 12 декември 2001 г., „[в] редите обхващат всяка вреда, както имуществена, така и неимуществена [...]“
- 28 Поради това двата аспекта на понятието за вреда — които произтичат от посочената по-горе разпоредба, имаща за цел в това отношение именно да кодифицира действащото общо международно право — могат да бъдат разглеждани като изразяващи заедно обикновеното значение, което следва да се дава на това понятие в международното право. Освен това следва да се отбележи, че по никакъв начин от Конвенцията от Монреал не става ясно, че договарящите държави са желали да дадат на понятието за вреда специално значение в контекста на хармонизиран режим на отговорност в частното международно въздушно право и да се отклонят от неговото обикновено значение. Така понятието за вреда, както следва от общото международно право, остава приложимо в отношенията между страните по Конвенцията от Монреал в съответствие с член 31, параграф 3, буква с) от посочената по-горе Конвенция за правото на договорите.
- 29 Следователно терминът „вреда“, посочен в глава III от Конвенцията от Монреал, трябва да се разбира в смисъл, че включва както имуществените, така и неимуществените вреди.
- 30 Този извод се потвърждава от целите, които са ръководили приемането на Конвенцията от Монреал.
- 31 В това отношение следва да се напомни, че съгласно трета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал държавите, които са страни по нея, като създават „значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при

международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване“, решават да предвидят режим на обективна отговорност за въздушните превозвачи.

- 32 Така, що се отнася по-конкретно до вредите, понесени в случай на унищожаване, загуба или повреда на регистриран багаж, превозвачът се счита за отговорен за тези вреди съгласно член 17, параграф 2 от Конвенцията от Монреал „само при условие че събитието, което е причинило унищожаването, загубата или повреда, е възникнало на борда на въздухоплавателното средство или по време, когато превозвачът е бил отговорен за регистрирания багаж“.
- 33 Такъв режим на обективна отговорност обаче предполага, както впрочем следва от пета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал, да бъде запазено „справедливо равновесие на интересите“, по-специално що се отнася до интересите на въздушните превозвачи и тези на пътниците.
- 34 За да се запази такова равновесие, договарящите държави са постигнали съгласие в определени хипотези — по-специално в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение на багаж съгласно член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал — да ограничат отговорността на въздушните превозвачи. Произтичащото от това ограничение на обезщетението трябва да се прилага „за всеки пътник“.
- 35 Следователно посоченото по-горе „справедливо равновесие на интересите“ изисква в различните хипотези, в които превозвачът носи отговорност съгласно глава III от Конвенцията от Монреал, да съществуват ясни лимити на обезщетението за цялата вреда, претърпяна от всеки пътник във всяка от посочените хипотези, независимо от характера на причинената на пътника вреда.

- 36 Всъщност така замисленото ограничение на обезщетението позволява пътниците да бъдат лесно и бързо обезщетени, без обаче на въздушните превозвачи да бъде наложено много тежко задължение за поправяне, което е трудно установимо и с трудно изчислим размер, и би могло да наруши, дори да парализира икономическата им дейност.
- 37 От това следва, че различните ограничения на обезщетението, посочени в глава III от Конвенцията от Монреал, включително посоченото в член 22, параграф 2 от тази конвенция ограничение, трябва да се прилагат за цялата причинена вреда, независимо от нейния имуществен или неимуществен характер.
- 38 Освен това член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал предвижда възможност за пътника да направи по време на предаване на регистрирания багаж на превозвача специална декларация за интерес. Тази възможност потвърждава, че предвиденият в посочения член лимит на отговорност на въздушния превозвач за вредите, настъпили вследствие на загубата на багаж, е — при липсата на декларация — абсолютен лимит, който обхваща както неимуществените, така и имуществените вреди.
- 39 С оглед на изложените по-горе съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че терминът „вред“ в основата на член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, който член определя лимита на отговорност на въздушния превозвач за вредите, настъпили по-специално вследствие на загубата на багаж, трябва да се тълкува в смисъл, че включва както имуществените, така и неимуществените вреди.

По съдебните разноски

- 40 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 (трети състав) реши:

Терминът „вреда“ в основата на член 22, параграф 2 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., който член определя лимита на отговорност на въздушния превозвач за вредите, настъпили по-специално вследствие на загубата на багаж, трябва да се тълкува в смисъл, че включва както имуществените, така и неимуществените вреди.

Подписи