



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

17 февруари 2016 година *

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Конвенция от Монреал — Членове 19, 22 и 29 — Отговорност на въздушния превозвач в случаите на закъснение при международен превоз на пътници — Договор за превоз, сключен от работодателя на пътниците — Вреди вследствие на закъснението — Вреди, претърпени от работодателя“

По дело C-429/14

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Върховен съд на Литва, Литва) с акт от 16 септември 2014 г., постъпил в Съда на 18 септември 2014 г., в рамките на производство по дело

Air Baltic Corporation AS

срещу

Lietuvos Respublikos specialiąjų tyrimų tarnyba,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: L. Bay Larsen, председател на състава, D. Šváby, J. Malenovský (докладчик), M. Safjan и M. Vilaras, съдии,

генерален адвокат: Y. Bot,

секретар: M. Aleksejev, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 15 октомври 2015 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за Air Baltic Corporation AS, от I. Jansons, правен съветник, M. Freimane, юрист, и E. Matulionytė, avokatė,
- за литовското правителство, от D. Kriauciūnas и A. Svinkūnaitė, в качеството на представители,
- за германското правителство, от T. Henze, J. Möller и J. Kemper, в качеството на представители,
- за френското правителство, от D. Colas и M.-L. Kitamura, в качеството на представители,

* Език на производството: литовски.

- за латвийското правителство, от L. Skolmeistere и I. Kalniņš, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от A. Steiblytė, N. Yerrell и J. Jokubauskaitė, в качеството на представители,

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

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване е относно тълкуването на членове 19, 22 и 29 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. и одобрена от името на Европейската общност с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 година (ОВ L 194, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 113, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“).
- 2 Това запитване е отправено в рамките на правен спор между Air Baltic Corporation AS (наричано по-нататък „Air Baltic“) и Lietuvos Respublikos specialioji tyrimų tarnyba (Специална следствена служба на Република Литва, наричана по-нататък „Следствената служба“) относно обезщетението за вреди, причинени на последната вследствие на закъснението на полети, с които са били превозени двама от нейните агенти в изпълнение на сключен с Air Baltic договор за международен превоз на пътници.

Правна уредба

- 3 В преамбюла на Конвенцията от Монреал, и по-специално в трета алинея от същия, се посочва, че държавите, които са страни по тази конвенция, „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“. В пета алинея от преамбюла се посочва също така, че тези държави са „убедени, че колективните действия на държавите за по-нататъшна хармонизация и систематизиране на някои правила, уреждащи международния въздушен превоз, [...] са най-подходящото средство за постигане на справедливо равновесие на интересите“.
- 4 Глава I от тази конвенция е озаглавена „Общи разпоредби“ и съдържа член 1, озаглавен „Приложно поле“, който по-специално гласи следното:
 - „1. Тази конвенция се прилага за всякакъв международен превоз на хора, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възнаграждение. Тя се прилага също и за безвъзмезден превоз с въздухоплавателно средство, извършван от предприятие за въздушен транспорт.
 2. Изразът „Международен превоз“ 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 териториите 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, и не губи международния си характер само поради факта, че един договор или поредица от договори следва да бъдат изпълнени изцяло на територията на една и съща държава.

[...]“.

- 5 Глава II от посочената конвенция е озаглавена „Документация и задължения на страните във връзка с превоза на пътници, багаж и товари“ и съдържа член 3, озаглавен „Пътници и багаж“, параграф 5 от който гласи:

„Неизпълнението на разпоредбите на предходните алинеи не засяга съществуването или валидността на договора за превоз, който независимо от това е подчинен на правилата на тази конвенция, включително онези, отнасящи се до ограничаване на отговорността“.

- 6 Глава III от същата конвенция е озаглавена „Отговорност на превозвача и размер на обезщетението за вреди“ и обхваща членове 17—37 от тази конвенция.

- 7 Член 19 от Конвенцията от Монреал е озаглавен „Закъснение“ и 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“.

- 8 Член 22 от тази конвенция е озаглавен „Лимити на отговорност по отношение на закъснение, багаж и товари“, а в неговия параграф 1 се посочва следното:

„В случай на вреда, причинена от закъснение при превоз на лица, както е посочено в член 19, отговорността на превозвача по отношение на всеки пътник е ограничена до 4 150 специални права на тираж“.

- 9 Член 25 от посочената конвенция, озаглавен „Уговаряне на лимити“, предвижда:

„Превозвач може да уговори, че договорът за превоз е предмет на по-високи лимити на отговорност от предвидените в тази конвенция или [че] не е предмет на каквито и да било лимити на отговорност“.

- 10 Член 29 от посочената конвенция, озаглавен „Основание за искове“, предвижда:

„При превоза на пътници, багаж и товари всяко съдебно дело за обезщетения на каквото и да е основание било по тази конвенция, по договор, при закононарушение или на всяко друго основание може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в тази конвенция, без това да предрешава въпроса кои лица имат право да завеждат дело и какви са съответните им права. При всяко такова дело наказателните, назидателните или всякакви други некомпенсационни обезщетения не подлежат на възстановяване“.

11 Член 33 от Конвенцията от Монреал е озаглавен „[Компетентен съд]“ и гласи следното:

„Дело за обезщетение трябва да се заведе по избор на ищеца на територията на една от държавите — страни по конвенцията, било пред съда по постоянно седалище на превозвача, или по неговото основно място на дейност или по мястото на дейност на превозвача, чрез което е сключен договорът, или пред съда в местоназначението“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 12 Следствената служба закупила чрез посредничеството на туристическа агенция самолетни билети, с които двама от нейните агенти да могат да осъществят пътуване във връзка със служебна командировка по дестинация от Вилнюс (Литва) до Баку (Азербайджан) през Рига (Латвия) и Москва (Русия). Във връзка с това е предвидено, че съответните агенти следва да отпътуват от Вилнюс на 16 януари 2011 г. в 9:55 часа и да пристигнат в Баку в 22:40 часа същия ден. Предвидено е също, че полетите между Вилнюс, Рига и Москва следва да бъдат изпълнени от Air Baltic.
- 13 Агентите на Следствената служба излитат от Вилнюс и пристигат в Рига, както е предвидено по разписание. Свързващият полет обаче излита от Рига и каца в Москва със закъснение. В резултат на това те изпускат третия поред полет, с който следва да бъдат превозени от Москва до Баку. Ето защо Air Baltic ги прехвърля на друг полет, който излита от Москва и достига Баку в деня след предвидения по разписание.
- 14 Тъй като вследствие на закъснението от повече от четиринадесет часа, с което заинтересованите лица достигат крайната точка на пристигане, се наложило да бъде удължена продължителността на тяхната командировка в Баку, в съответствие с литовското законодателство Следствената служба им изплаща допълнителни дневни пари при командировка и социалноосигурителни вноски в общ размер на 1 168,35 LTL (литовски литаси) (около 338 EUR). Впоследствие тази служба иска да бъде обезщетена с тази сума от Air Baltic, което отказва да уважи тези претенции.
- 15 При тези обстоятелства Следствената служба сезира Vilniaus miesto 1-asis apylinkės teismas (Първи районен съд, Вилнюс) с иск срещу Air Baltic, което да бъде осъдено да ѝ заплати обезщетение за вреди в размер на 1 168,35 LTL (около 338 EUR). С решение от 30 ноември 2012 г. този съд уважава иска.
- 16 Air Baltic обжалва това решение пред Vilniaus apygardos teismas (Окръжен съд, Вилнюс). Последният потвърждава посоченото съдебно решение и отхвърля въззивната жалба с решение от 7 ноември 2013 г.
- 17 Впоследствие Air Baltic подава касационна жалба пред Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Върховен съд на Литва).
- 18 В тази жалба Air Baltic изтъква, че юридическо лице, каквото е Следствената служба, няма право да се позовава на отговорността на въздушния превозвач, предвидено в член 19 от Конвенцията от Монреал. Air Baltic посочва по същество, че тази отговорност може да бъде ангажирана само по отношение на самите пътници, но не и по отношение на други лица, а още по-малко ако те не са физически лица и поради това не могат да се смятат за потребители.
- 19 От своя страна Следствената служба изтъква по същество, че предвидената в този член 19 отговорност на въздушния превозвач може да бъде ангажирана по отношение на лице, каквото е и тази служба, което, първо, е страна по сключен с въздушен превозвач договор за международен превоз на пътници, и второ, което е претърпяло вреди в резултат на закъснение.

- 20 При тези обстоятелства Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Върховен съд на Литва) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Следва ли членове 19, 22 и 29 от Конвенцията от Монреал да се разбират и тълкуват в смисъл, че въздушният превозвач носи отговорност спрямо трети лица, включително работодателя на пътниците (юридическо лице, с което е сключен договор за международен превоз на пътници), за вредите, причинени от закъснението на полет, заради което ищецът (работодател) е направил допълнителни разноски, свързани с това закъснение (например тъй като следвало да изплати дневни пари при командировка)?
 - 2) Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен, следва ли член 29 от Конвенцията от Монреал да се разбира и тълкува в смисъл, че посочените трети лица имат право да предявят иск срещу въздушния превозвач на други основания, например съгласно националното законодателство?“

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 21 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали Конвенцията от Монреал, и по-специално членове 19, 22 и 29 трябва да се тълкуват в смисъл, че въздушният превозвач, сключил договор за международен превоз с работодателя на превозвани пътници, какъвто е случаят по главното дело, носи отговорност спрямо този работодател за вредите, причинени вследствие на закъснението на полетите, с които пътували неговите работници или служители в съответствие с този договор, в резултат на което посоченият работодател понесъл допълнителни разходи.
- 22 В самото начало следва да се поясни, че Конвенцията от Монреал е подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г., а след това на 5 април 2001 г. е одобрена от името на същата от Съвета на Европейския съюз. Тя влиза в сила по отношение на Европейския съюз на 28 юни 2004 г.
- 23 От това следва, че от датата на влизането им в сила разпоредбите на Конвенцията от Монреал 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 решения IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 36 и Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 20), с уговорката че тази конвенция е съставена на английски, арабски, китайски, испански, френски и руски и че всички тези шест езика са автентични.
- 24 Що се отнася до това тълкуване на конвенцията, е необходимо да се подчертае, че съгласно постоянната съдебна практика международните договори следва да бъдат тълкувани въз основа на съдържашите се в тях термини, както и в светлината на техните цели. Член 31 от Конвенцията за правото на договорите, подписана във Виена на 23 май 1969 г., който кодифицира правилата на общото международно право, обвързващо Съюза, уточнява във връзка с това, че съответният договор трябва да бъде тълкуван добросъвестно, в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на термините в техния контекст, а също така в духа на предмета и целите на договора (вж. в този смисъл решения IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 40 и Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 23).
- 25 Що се отнася до съществуването на делото, следва да се посочи, че член 29 от Конвенцията от Монреал, който е приложим по въпроса на предявяваните иски, предвижда, че при превоза на пътници, багаж и товари всеки иск за обезщетение за вреди на каквото и да е било основание по

тази конвенция, въз основа на договор, на противоправно действие или на всяко друго основание, може да се предяви само при условията и при съблюдаване на ограниченията, установени в тази конвенция, без това да предрешава въпроса кои са активно легитимираните лица и какви са съответните им права. Този член предвижда също, че по всеки иск от този вид не може да се присъжда обезщетение за вреди с възпиращ или наказателен характер или друг вид некомпенсационно обезщетение.

- 26 От това следва, че за да се прецени дали е възможно да се предяви иск за обезщетение, с което се ангажира отговорността на даден въздушен превозвач въз основа на Конвенцията от Монреал, следва да се провери преди всичко дали вреда като посочената в главното дело, във връзка с която е ангажирана отговорността на това лице, попада в приложното поле на Конвенцията.
- 27 В това отношение от член 19 от Конвенцията от Монреал следва, че въздушният превозвач принципно има общо задължение да обезщетява всяка „вреда, причинена от закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари“.
- 28 Въпреки че този член характеризира подлежащите на обезщетение вреди в случаите на закъснение според вредоносното събитие, той не пояснява по никакъв начин кои са лицата, на които могат да бъдат причинени подобни вреди.
- 29 При тези условия следва да се констатира, че макар и да не предвижда изрично, че въздушният превозвач носи отговорност по отношение на работодателя като посочения в главното производство при причиняване на вреди вследствие на закъснение на полети, осъществени в изпълнение на обвързващ този работодател и този превозвач договор за международен превоз, член 19 от Конвенцията от Монреал може да бъде тълкуван в смисъл, че се прилага не единствено към вредите, причинени на даден пътник, но също и към вредите, претърпени от такъв работодател.
- 30 С оглед на съдебната практика, припомнена в точка 24 от настоящото решение, следва да се определи дали това тълкуване, изведено от текста на член 19 от Конвенцията от Монреал, се подкрепя от контекста, в който се вписва този член, и от преследваните от тази конвенция цели.
- 31 В това отношение, на първо място, е важно да се посочи, че несъмнено в текста на член 22, параграф 1 от Конвенцията от Монреал на френски език се поставят граници на понятието за вреда вследствие на закъснение с цел да се лимитира отговорността на въздушния превозвач единствено до вредите, „[претърпени от пътниците вследствие на закъснение]“.
- 32 Въпреки това тази разпоредба препраща изрично към член 19 от Конвенцията от Монреал, поради което не може да бъде разглеждана като определяща понятието за вреди по различен начин, отколкото това е направено в посочения член.
- 33 Освен това текстът на член 22, параграф 1 от Конвенцията от Монреал на английски, испански и руски език се различава от текста на френски, доколкото в първия случай се посочва вреда, причинена от закъснение („damage caused by delay“, „daño causado por retraso“ и „вред, причиненный при перевозке лиц в результате задержки“), без тази вреда да се ограничава единствено до претърпяната от пътниците такава.
- 34 Следователно след прочит на текста на член 22, параграф 1 от Конвенцията от Монреал на различните автентични езици може да се потвърди тълкуването в точка 29 от настоящото решение.

- 35 На второ място, от член 1, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, който определя приложното поле на тази конвенция, следва, че тя се прилага за всякакъв международен превоз на хора, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възнаграждение.
- 36 Следователно тази разпоредба се ограничава да възприема по общ начин лицата в качеството им на пътници, превозвани при условията на международен превоз, по същия начин както и багажа и стоките, превозвани при условията на такъв превоз.
- 37 За разлика от това обаче тя не определя кои са лицата, използвали услугите на даден международен превозвач, за да бъдат превозени определени багажи, стоки или пътници, които лица могат да претърпят вреди вследствие на това.
- 38 Въпреки всичко, във връзка с това член 1, параграф 1 от Конвенцията от Монреал следва да се тълкува в светлината на трета алинея от преамбюла към тази конвенция, където се подчертава колко важно е да се осигури защитата на интересите на потребителите в международния въздушен превоз, като по смисъла на тази конвенция понятието „потребител“ не се смесва непременно с понятието „пътник“, но в зависимост от конкретния случай обхваща и лицата, които сами по себе си не са превозвани и следователно не са пътници.
- 39 С оглед на тази цел обстоятелството, че в текста на член 1, параграф 1 от Конвенцията от Монреал не се посочват лицата, които ползват услугите на международните въздушни превозвачи с оглед на организирането на превоза на техни работници или служители в качеството им на пътници, не би трябвало да се разбира в смисъл, че от приложното поле на тази конвенция се изключват тези лица, а следователно и вредите, които те могат да претърпят в резултат на това.
- 40 Ето защо от анализа на член 1, параграф 1 от Конвенцията от Монреал следва, че вредите, претърпени от такива лица, могат да попаднат в приложното поле на тази конвенция.
- 41 На трето и последно място, от редица съгласувани помежду си разпоредби от Конвенцията от Монреал следва, че тя установява връзка между, от една страна, отговорността на въздушния превозвач, и от друга страна, съществуването на договор за международен превоз, сключен между подобен въздушен превозвач и друга страна, като с оглед на ангажирането на отговорността на превозвача въз основа на този договор не е от особено значение обстоятелството дали тази друга страна сама по себе си е пътникът или не.
- 42 Следователно, за да дефинира понятието „международен превоз“, член 1, параграф 2 от Конвенцията от Монреал се позовава на „договора между страните“, що се отнася до мястото на заминаване и до местоназначението на подобен превоз, като се указва, че същият следва да се разглежда в съответствие със сключения договор.
- 43 Освен това, както бе посочено в точка 25 от настоящото решение, от член 29 от Конвенцията от Монреал следва, че всеки иск за обезщетение за вреди на каквото и да е било основание по тази конвенция, въз основа на договор, на противоправно действие или на всяко друго основание, може да се предяви само при условията и при съблюдаване на ограниченията, установени в тази конвенция, освен ако в съответствие с член 25 от същата конвенция въздушният превозвач не е определил в договора по-завишени лимити на отговорността или ако с последния са изключени каквито и да са подобни лимити.
- 44 В допълнение, член 33, параграф 1 от Конвенцията от Монреал предвижда, че наред с всички предоставени на ищеца възможности подобен иск може да бъде предявен пред съда по мястото, където се намира предприятието на въздушния превозвач, чрез което е сключен договорът.

- 45 Накрая, член 3, параграф 5 от тази конвенция постановява, че неизпълнението на специфичните задължения на въздушния превозвач за съобщаване на определени данни и за предоставяне на определени документи в рамките на извършвания международен превоз на хора не засяга нито съществуването, нито валидността на договора за превоз, който независимо от това е подчинен на правилата на тази конвенция, включително онези, отнасящи се до ограничаването на отговорността.
- 46 От всичко изложено следва, че като се вземат предвид разпоредбите на Конвенцията от Монреал, както и контекстът, в който тя се вписва, а и преследваната с нея цел за защита на интересите на потребителите, член 19 от тази конвенция следва да се тълкува в смисъл, че тя се прилага не единствено по отношение на претърпените от даден пътник вреди, но също и по отношение на вредите, претърпени от дадено лице в качеството му на работодател, сключил с въздушен превозвач договор за международен превоз на пътници, които са работници или служители на този работодател.
- 47 Независимо от това, както следва от точка 12 от настоящото решение, заинтересованото лице в главното производство иска да бъде обезщетено за причинените му вреди вследствие на закъснението на полет, изпълнен в съответствие с договор за международен превоз, който има за предмет превоза не само на един, а на двама наети от това лице работници или служители. В подобна ситуация обаче не може да се изключи възможността размерът на претендираното от посоченото лице обезщетение за вреди да надхвърля размера на вредите, които всеки от засегнатите пътници би могъл да претендира, ако беше предявил лично иск за обезщетение.
- 48 С оглед на предвиденото в член 22, параграф 1 от Конвенцията от Монреал ограничаване на отговорността на въздушния превозвач за „всеки пътник“ следва да се провери дали представеното в точка 46 от настоящото решение тълкуване на член 19 от тази конвенция не може да бъде оспорено от обстоятелството, че сключвайки я, страните по тази конвенция, както следва от съображение 5 от нейния преамбюл, са възнамерявали също така да установят справедливо равновесие на интересите.
- 49 От наличието на ограничаване на отговорността за „всеки пътник“ обаче следва, че размерът на обезщетението за вреди, което може да бъде присъдено на лице като разглежданото в главното производство, предявило иск за обезщетение на вреди вследствие на закъснение при извършването на международен превоз на пътници, не следва при никакви обстоятелства да надхвърля сумата, получена при умножаването на фиксирания лимит по член 22, параграф 1 от Конвенцията от Монреал по броя на пътниците, превозвани въз основа на договора, сключен между това лице и съответния въздушен превозвач или съответните въздушни превозвачи.
- 50 Подобно обезщетение е в състояние да осигури справедливо равновесие на съществуващите интереси. В действителност с оглед на предвидения в член 22, параграф 1 от Конвенцията от Монреал лимит лицата като разглежданите в главното производство се поставят в положение, което не е нито по-благоприятно, нито по-неблагоприятно от положението на пътниците, претърпели вреди вследствие на закъснение.
- 51 От своя страна въздушните превозвачи се оказва, че разполагат с определена сигурност, че отговорността им не може да бъде ангажирана извън определения с тази разпоредба лимит за „всеки пътник“, поради което, както бе посочено в точка 49 от настоящото решение, присъжданото на разглежданите лица обезщетение в никакъв случай не може да надхвърля сбора на всички обезщетения, които могат да бъдат присъждани на всички заинтересовани пътници, в случай че те предявят самостоятелно претенциите си.
- 52 Поради това на първия въпрос трябва да се отговори, че Конвенцията от Монреал, и по-специално членове 19, 22 и 29, трябва да се тълкуват в смисъл, че въздушният превозвач, сключил договор за международен превоз с работодателя на превозвани пътници, какъвто е

случаят по главното дело, носи отговорност спрямо този работодател за вредите, причинени вследствие на закъснението на полетите, с които са пътували неговите работници или служители в съответствие с този договор, в резултат на което посоченият работодател е понесъл допълнителни разходи.

По втория въпрос

- 53 С втория въпрос, поставен в случай че отговорът на първия въпрос е отрицателен, запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 29 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че с оглед ангажирането на отговорността на въздушен превозвач работодател като разглеждания в главното производство има право да предяви иск освен на основание на тази конвенция и на друго правно основание, и по-специално на основание на националното законодателство.
- 54 Предвид отговора на първия въпрос не е необходимо да се отговаря на втория въпрос.

По съдебните разноски

- 55 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:

Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. и одобрена от името на Европейската общност с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 година, и по-специално членове 19, 22 и 29, трябва да се тълкуват в смисъл, че въздушният превозвач, сключил договор за международен превоз с работодателя на превозвани пътници, какъвто е случаят по главното дело, носи отговорност спрямо този работодател за вредите, причинени вследствие на закъснението на полетите, с които са пътували неговите работници или служители в съответствие с този договор, в резултат на което посоченият работодател е понесъл допълнителни разходи.

Подписи