

Анонимизирана версия

Превод

C-93/20 – 1

Дело C-93/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

25 февруари 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Bezirksgericht Schwechat (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

13 февруари 2020 г.

Ищец:

JU

Ответник:

Air France Direktion für Österreich (Дирекция на Air France за Австрия)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

ДЕЛО:

Ищец [...]

JU [...]

8010 Грац [...]

[...]

Ответник [...]

Air France Direktion für Österreich [...]

1070 Виена [...]

[...]

Относно:

639,00 EUR, заедно с лихвите и съдебните разноски (обезщетение за вреди/гаранционни искиове)

I.

На основание член 267 ДФЕС до Съда на Европейския съюз се отправят следните преюдициални въпроси:

1. Трябва ли член 31, параграф 2 във връзка с член 31, параграф 4 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“) да се тълкува в смисъл, че при късно доставяне повредата на регистрирания багаж, настъпила на борда на въздухоплавателното средство или в периода, през който въздушният превозвач е поел отговорността за регистрирания багаж, във всички случаи следва да бъде сигнализирана на въздушния превозвач в седемдневен срок, считано от датата, на която багажът е бил предоставен на разположение на получателя, като в противен случай срещу превозвача не може да се заведе дело, освен в случай на измама от негова страна?
2. (При отрицателен отговор на първия въпрос:) **[ориг. 2]**

Следва ли член 31, параграф 2 във връзка с член 31, параграф 4 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Конвенция от Монреал) да се тълкува в смисъл, че при късно доставяне повредата на регистрирания багаж, настъпила на борда на въздухоплавателното средство или в периода, през който въздушният превозвач е поел отговорността за регистрирания багаж, във всички случаи следва да бъде сигнализирана на въздушния превозвач в срок от 21 дни, считано от датата, на която багажът е бил предоставен на разположение на получателя, като в противен случай срещу превозвача не може да се заведе дело, освен в случай на измама от негова страна?

II.

[...] [Спиране на производството]

ОСНОВАНИЯ

Релевантни факти и предмет на спора по главното производство

На 24 юни 2018 г. ищецът лети от Виена до Париж с полет AF 1139, резервиран при ответника и изпълнен от същия в качеството му на въздушен превозвач. Багажът, който ищецът предава на регистрационното гише на

ответника във Виена, черен куфар, му е върнат едва на 3 юли 2018 г. — след завръщането му във Виена. В периода, в който ответникът е отговорен за багажа са повредени непоправимо самият куфар и електрическа четка за зъби в него. С писмо от 20 юли 2018 г. ищецът за първи път уведомява ответника за увреждането на куфара и електрическата четка за зъби.

Въз основа на това увреждане на куфара и електрическата четка за зъби с иска ищецът претендира плащане в размер на 639,00 EUR, заедно с лихвите и съдебните разноски. В обобщение ищецът твърди, че куфарът и електрическата четка за зъби са му доставени сериозно повредени. Той направил снимки на щетите и в съответствие с член 31 от Конвенцията от Монреал предявил претенциите в срок от 21 дни след закъснялото връщане на багажа.

Ответникът оспорва иска и моли същият да бъде отхвърлен, като ищецът бъде осъден да заплати съдебните разноски. Ответникът твърди по същество, че ищецът не претендира обезщетение за вреди в следствие на закъсняло [ориг. 3] доставяне на багажа, а изключително в следствие на повреда на багажа. В такъв случай съгласно член 31, параграф 2, първо изречение от Конвенцията от Монреал жалбата до въздушния превозвач винаги следвало да се отправи в седемдневен срок от получаването. Ако не била отправена жалба в този срок, съгласно член 31, параграф 4 от Конвенцията от Монреал срещу превозвача не можело да се заведе дело. Следователно ищецът е трябвало да представи обоснована жалба най-късно до 10 юли 2018 г., но това не е направено.

Приложимото право на Съюза и съответните разпоредби от правото на Съюза

Както Франция, така и Австрия са ратифицирали Конвенцията от Монреал на 28 юни 2004 г. В качеството си на регионална икономическа организация Европейската общност, съвместно с държавите — членки на Европейския съюз, депозира документа за ратификация на 29 април 2004 г., така че посочената конвенция влиза в сила и за Европейския съюз на 28 юни 2004 г. [...]. От това следва, че Съда на Европейския съюз е сезиран да тълкува Конвенцията от Монреал. В постоянната си практика Съдът на Европейския съюз тълкува Конвенцията от Монреал по преюдициални запитвания, отправени от националните юрисдикции (дела IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10; Walz, C-63/09, EU:C:2010:251; Wucher Helicopter и Euro-Aviation Versicherung, C-6/14, EU:C:2015:122; Prüller-Frey, C-240/14, EU:C:2015:567).

Конвенцията от Монреал съдържа по-специално следните разпоредби:

- член 17, параграф 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 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. 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.

- член 19: 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.
- член 31, параграф 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 [ориг. 4] 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.
- член 31, параграф 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.

Доводи на досегашните инстанции и становища на страните

Ищецът счита, че от член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал следва да се направи извод, че в случай на закъсняло предаване на багажа жалбата трябва да се отправи в срок от 21 дни, независимо от вида на вредата. Обратно, ответникът счита, че при повреда на багаж получателят трябва във всички случаи да съобщи за вредата в седемдневен срок. Ответникът съпоставя двата срока за отправяне на жалба, уредени в член 31, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, и основанията за претенции, предвидени в членове 17 и 18 от Конвенцията от Монреал, които се отнасят до вредите, причинени на стоки и багаж, от една страна, и основанията за претенции, предвидени в член 19 от Конвенцията, които се отнасят до вредите, причинени от закъснение, от друга страна. От това той прави заключение, че разпоредбата трябва да се тълкува в смисъл, че в съответствие с първото изречение от нея претърпяната имуществена вреда трябва да бъде претендирана в седемдневен срок, а съгласно второто

изречение от нея — претърпяната вреда от закъснението трябва да бъде претендирана в срок от 21 дни.

В хода на първоинстанционното производство запитващата юрисдикция по същество споделя позицията на ответника и отхвърля иска. Тя приема, че целта на задължението за отправяне на жалба е да позволи на въздушния превозвач да бъде уведомен в разумен срок дали срещу него ще бъде предявен иск. Освен това в случай на повреда на багажа превозвачът не бил в състояние да определи от момента на предаването дали твърдяната впоследствие щета действително е настъпила преди доставката. Доколкото по принцип получателят забелязва повредите на багажа веднага след приемането му, за предявяването на претенции за обезщетение, произтичащи от повреждането на багажа, можело да бъде определен кратък срок за уведомяване от седем дни. Когато е налице повреждане на късно доставен багаж, за получателя са налице същите възможности за проверка на багажа от момента на доставката, каквито той би имал при доставка в срок. Ако в случай, при който жалбата се основава на вреда, която не е възникнала вследствие на закъснението, се приложи по-дългият срок от 21 дни, това би довело до необосновано разграничаване. Следователно член 31, параграф 2, второ изречение от Конвенцията от Монреал трябвало да се тълкува в смисъл, че то се отнася само до вреди, възникнали вследствие на закъснение. Целта на член 31, параграф 2 от Конвенцията от Монреал била да разграничи различните причини за настъпване на вредите и съответно предвиждал различни срокове на уведомяване [ориг. 5]. По-кратък срок — поради посочените по-горе причини — за вредите, настъпили в резултат на повреда на багажа, от една страна, и по-дълъг срок за вредите, настъпили в резултат на закъснение, от друга страна.

Ищецът обжалва това решение. Във въззивното производство Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) отменя обжалваното съдебно решение и връща делото на първоинстанционния съд за ново разглеждане. В това отношение той отбелязва, че посоченият член 31, параграф 2 от Конвенцията от Монреал не се говорел за вреда, причинена от повреда и закъснение, а предвижда различни срокове за вредите, причинени на регистрирания багаж и на превозваните стоки. В крайна сметка тази разпоредба предвиждала, че в случай на закъснение срокът е 21 дни. Извършеното от ответника в производството по обжалване причисляване към отделни основания не можело да бъде изведено от текста. Освен това преценката в съответствие със смисъла и целта на уведомлението също не давала яснота по отношение на конкретно тълкуване. Смисълът и целта на уведомлението за вреда били да се даде възможност на въздушния превозвач в разумен срок да разбере дали срещу него ще бъдат предявени иски въз основа на Конвенцията от Монреал, с цел му се даде възможност да вземе своевременно мерки за обезпечаване на доказателства. Следователно задължението за уведомяване било предвидено с цел да внесе яснота [...]. Целта била да се позволи на въздушния превозвач да осигури своевременно обезпечаване на доказателствата [...]. Ако превозвачът е знаел за повредата

или за закъснението, то задължението за уведомяване щяло да отпадне, тъй като смисълът и целта на подаването на уведомлението за настъпили вреди се състои в това превозвачът да бъде информиран възможно най-бързо за вредата и да му се даде възможност да установи вредата, поради което ако превозвачът е знаел за нея, уведомяването му относно вредата би била приравнено на обикновена формалност [...]. Положението на въздушния превозвач щяло да е различно в случай на повреда на багажа, от една страна, и при неговото късно доставяне, от друга страна: В случай на навременно доставяне на багажа, но при незнание за наличието на повреда, превозвачът щял да приеме, че е изпълнил договора за превоз надлежно. Така в случай на повреда той щял да има обоснован интерес бързо да бъде информиран за лошото изпълнение, като само в такъв случай той щял да бъде в състояние да обезпечи съответните доказателства. Ако обаче вече била налице закъсняла доставка, превозвачът трябвало да очаква, че ще му бъде търсена отговорност за вреди, причинени от закъснение. Именно поради тази причина след това той трябвало да се стреми да обезпечи съответните доказателствата. Също така било разбираемо, че в случай на късно доставяне вероятността за повреда на багажа била по-голяма. Също по тази причина било в интерес на въздушния превозвач да обезпечи доказателства. Наложените на получателя изисквания чрез особено бърза проверка на стоката и съответно бързо уведомяване на превозвача за настъпили вреди- да да може последният да е наясно, **[ориг. 6]** че спрямо него биха могли да се отправят претенции за обезщетения за вреди- не били в същия обем в случай на предшестващо нарушение на договора за превоз както в случай на изпълнение на договора за превоз в срок. Следователно имало достатъчно основания да се приеме, че при закъсняло доставяне, включително в случай на повреда на багажа, би било достатъчно уведомлението да бъде отправено в срок от 21 дни. Според въззивната инстанция не е необходимо непременно да се открие смисъл в причината, поради която при закъснение като в разглеждания случай въздушният превозвач има интерес да бъде информиран за вредите от закъснението в срок от двадесет и един дни, а за повреда на багажа — едва в рамките на седем. От друга страна, доводът за равно третиране на пътниците подкрепял прилагането на еднакъв срок за уведомяване за всички пътници при настъпването на вреди от закъснение, тъй като от гледна точка на пътниците нямало никакво основание за това, в случай на закъсняло доставяне на багаж на пътника да се предостави много по-дълъг срок за отправяне на уведомлението.

Заклучителни бележки

Изходът на разглежданото производство зависи от тълкуването на член 31, параграфи 2 и 4. От фактите по делото е видно, че уведомлението на ищеца е отправено извън седемдневния срок, но в 21-дневния срок. Ако в случай като настоящия би бил приложим седемдневният срок, то съгласно член 31, параграф 4 искът на ищеца би бил изключен и поради това същият би следвало да бъде отхвърлен.

[...] [Право за да се отправи преюдициално запитване]

[...] [Спиране на производството по делото]

Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия), [...]

Швехат, 13 февруари 2020 г.

[...]

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ