



Samling af Afgørelser

Sag C-258/16

**Finnair Oyj
mod
Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Korkein oikeus)

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – Montrealkonventionen – artikel 31 – luftfartsselskabets ansvar for skade på indchecket bagage – krav til formen og indholdet af den skriftlige klage til luftfartsselskabet – klage indgivet ad elektronisk vej og registreret i luftfartsselskabets IT-system – klage indgivet i modtagerens navn af en ansat i luftfartsselskabet«

Sammendrag – Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 12. april 2018

1. *Internationale aftaler – konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring – Domstolens kompetence til at fortolke konventionens bestemmelser*

(Montrealkonventionen af 1999)

2. *Transport – lufttransport – forordning nr. 2027/97 – konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring – luftfartsselskabers ansvar for indchecket bagage – krav angående skriftlighed og frister for klage til luftfartsselskabet – rækkevidde*

(Montrealkonventionen af 1999, art. 31, stk. 2, 3 og 4)

3. *Transport – lufttransport – forordning nr. 2027/97 – konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring – luftfartsselskabers ansvar for indchecket bagage – krav angående skriftlighed for klagen til luftfartsselskabet – klage indgivet ad elektronisk vej og registreret i luftfartsselskabets IT-system – egnethed*

(Montrealkonventionen af 1999, art. 31, stk. 3)

4. *Transport – lufttransport – forordning nr. 2027/97 – konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring – luftfartsselskabers ansvar for indchecket bagage – krav angående skriftlighed for klagen til luftfartsselskabet – klage indgivet ad elektronisk vej og registreret i luftfartsselskabets IT-system – klage indgivet i nævnte system i passagerens navn af en ansat i luftfartsselskabet – egnethed – betingelse – passagerens mulighed for at kontrollere nævnte klageteksts nøjagtighed og, om nødvendigt, ændre eller supplere den eller endog udskifte den inden udløbet af den fastsatte frist*

(Montrealkonventionen af 1999, art. 31, stk. 2 og 3)

5. *Transport – lufttransport – forordning nr. 2027/97 – konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring – luftfartsselskabers ansvar for indchecket bagage – indholdsmæssige krav angående klagen til luftfartsselskabet – nødvendigt at gøre nævnte luftfartsselskab opmærksom på den forvoldte skade – ikke yderligere krav*

(Montrealkonventionen af 1999, art. 17, stk. 2, og art. 31, stk. 1-4)

1. Jf. afgørelsens tekst.

(jf. præmis 20 og 21)

2. Artikel 31, stk. 4, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring indgået i Montreal den 28. maj 1999 og godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 skal fortolkes således, at klagen skal være indgivet skriftligt i overensstemmelse med artiklens stk. 3 inden for de i denne artikels stk. 2 fastsatte frister, idet ethvert søgsmål mod luftfartsselskabet i modsat fald afvises.

I denne henseende fremgår det indledningsvis af Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, navnlig, at i tilfælde af skader skal den udleveringsberettigede straks klage til luftfartsselskabet, når skaden er opdaget, og senest inden for de i denne bestemmelse fastsatte frister for henholdsvis bagage og gods. Det fremgår i øvrigt af konventionens artikel 31, stk. 3, at enhver klage skal ske skriftligt og indgives eller indsendes inden for de frister, der er fastsat for denne klage.

Bestemmelserne i Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2 og 3, er imidlertid komplementære. Mens denne konventions artikel 31, stk. 2, begrænser sig til at fastsætte fristerne for, hvornår de forskellige typer af klager skal være fremsendt til luftfartsselskabet, præciserer nævnte konventions artikel 31, stk. 3, for sit vedkommende dels, hvordan disse klager skal fremsendes til luftfartsselskabet, dels, i hvilken form disse klager skal udarbejdes, idet det forudsættes, at denne præcisering ikke påvirker pligten til at overholde de i artikel 31, stk. 2, fastsatte frister.

Heraf følger, at Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, sammenholdt med samme artikels stk. 3, skal fortolkes således, at de kræver, at en klage skal være skriftlig og fremsendes til luftfartsselskabet inden for de i artikel 31, stk. 2, fastsatte frister. Henset til det særlige samspil mellem Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2 og stk. 3, således som dette er præciseret i denne doms præmis 26, kan en klage ikke anses for at være gyldigt fremsendt til luftfartsselskabet inden for de fastsatte frister som omhandlet i denne artikels stk. 4, hvis den ikke er blevet indleveret i skriftlig form, som samme artikels stk. 3 kræver.

(jf. præmis 24-27, 30 og 31 samt domskonkl. 1)

3. En klage såsom den i hovedsagen omhandlede, der er registreret i luftfartsselskabets IT-system, opfylder det krav om skriftlighed, som er fastsat i artikel 31, stk. 3, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring indgået i Montreal den 28. maj 1999.

Følgelig skal adjektivet »skriftligt« i sammenhæng med denne konventions artikel 31 forstås således, at det henviser til alle samlinger af grafiske tegn, der giver mening, uafhængigt af, om de er håndskrevne, printet på papir eller registreret elektronisk.

(jf. præmis 35-37 og domskonkl. 2)

4. Artikel 31, stk. 2 og 3, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring indgået i Montreal den 28. maj 1999 skal fortolkes således, at bestemmelsen ikke er til hinder for, at kravet om skriftlighed anses for opfyldt, når en medarbejder ved luftfartsselskabet med flypassagerens vidende optager skadesanmeldelsen skriftligt enten på papir eller elektronisk, idet

vedkommende indtaster denne anmeldelse i luftfartsselskabets IT-system, for så vidt som denne passager kan kontrollere klagetekstens nøjagtighed, således som den er nedfældet på skrift og indtastet i dette system, og, om nødvendigt, ændre eller supplere den eller endog udskifte den inden udløbet af den i konventionens artikel 31, stk. 2, fastsatte frist.

Selv om ansvaret for at indgive en klage påhviler passageren alene, følger det på ingen måde af ordlyden af Montrealkonventionens artikel 31, at denne derfor fratages friheden til at modtage bistand fra andre personer med henblik på indgivelsen af vedkommendes klage. Den mulighed, som passageren har til at søge bistand fra andre personer, giver ligeledes vedkommende mulighed for – således som dette er tilfældet i hovedsagen – at få bistand fra en medarbejder ved luftfartsselskabet med henblik på at nedfælde vedkommendes mundtlige erklæring på skrift og at indtaste den i dette luftfartsselskabs dertil indrettede IT-system.

Det kan ikke benægtes, at de respektive interesser for passageren og luftfartsselskabet, hvor medarbejderen er ansat, er forskellige eller endog modstridende. Den førstnævnte hævder nemlig, at der er sket en skade på vedkommendes bagage, som den sidstnævnte skal påtage sig ansvaret for. Formålet med beskyttelsen af forbrugernes interesser i international luftfart og nødvendigheden af at sikre, at medarbejderen nøjagtigt og loyalt nedskriver passagerens mundtlige erklæring, kan imidlertid være tilstrækkeligt garanteret ved, at det sikres, at den berørte passager kan kontrollere klagetekstens nøjagtighed, således som den er nedfældet på skrift og indtastet i IT-systemet af medarbejderen ved luftfartsselskabet, og, om nødvendigt, ændre eller supplere den eller endog udskifte den inden udløbet af den i Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, fastsatte frist.

(jf. præmis 42, 44-47 og domskonkl. 3)

5. Artikel 31 i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring indgået i Montreal den 28. maj 1999 skal fortolkes således, at den ikke stiller andre indholdsmæssige krav til klagen, end at luftfartsselskabet skal gives underretning om den opståede skade.

Det følger af denne ordlyd, at formålet med en klage såsom den i hovedsagen omhandlede, der er fremsendt til luftfartsselskabet, er at give dette underretning om, at den indcheckede bagage ikke er blevet leveret i god behold i overensstemmelse med transportdokumentet eller en anden form for registrering, jf. denne konventions artikel 3, stk. 2.

Hvad dernæst angår den sammenhæng, som Montrealkonventionens artikel 31, stk. 1, indgår i, skal det bemærkes, at i henhold til den første del af denne konventions artikel 17, stk. 2, første punktum, er luftfartsselskabet erstatningspligtigt ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indcheckede bagage.

Heraf følger, at Montrealkonventionens artikel 31, stk. 1, sammenholdt med den første del af denne konventions artikel 17, stk. 2, første punktum, skal fortolkes således, at en klage fra den berørte passager såsom den, der er indgivet i hovedsagen, har til formål at give luftfartsselskabet underretning om, at der er opstået en skade. For så vidt som Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2-4, således som det fremgår af besvarelsen af det første og det andet spørgsmål, først og fremmest begrænser sig til at præcisere fristerne for, hvornår de forskellige typer af klager skal være fremsendt til luftfartsselskabet, og dernæst, hvordan alle disse klager skal fremsendes til luftfartsselskabet, herunder i hvilken form, og endelig angiver konsekvenserne, hvis ikke alle disse krav overholdes, fastsætter denne artikel imidlertid ingen materielle betingelser for disse klager.

(jf. præmis 50-54 og domskonkl. 4)