



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

22. november 2012 *

»Luftfart — Montrealkonventionen — artikel 22, stk. 2 — luftfartselskabers ansvar for bagage — begrænsning i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af bagage — flere passagerers fælles bagage — indcheckning foretaget af en enkelt af disse passagerer«

I sag C-410/11,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Audiencia Provincial de Barcelona (Spanien) ved afgørelse af 15. juni 2011, indgået til Domstolen den 1. august 2011, i sagen:

Pedro Espada Sánchez,

Alejandra Oviedo Gonzales,

Lucía Espada Oviedo,

Pedro Espada Oviedo

mod

Iberia Líneas Aéreas de España SA,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af dommerne R. Silva de Lapuerta, som fungerende formand for Tredje Afdeling, K. Lenaerts, E. Juhász, J. Malenovský og D. Šváby (refererende dommer),

generaladvokat: J. Mazák

justitssekretær: ekspeditionssekretær M. Ferreira,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 23. maj 2012,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Pedro Espada Sánchez m.fl. ved abogados C. Chulio Purroy og D. Miró García

— Iberia Líneas Aéreas de España SA ved abogados J. Fillat Boneta og M. Fillat Torné

* Processprog: spansk.

- den tyske regering ved T. Henze og J. Kemper, som befuldmægtigede
 - Europa-Kommissionen ved S. Pardo Quintillán og K. Simonsson, som befuldmægtigede,
- og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,
- afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 22, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT L 194, s. 38, herefter »Montrealkonventionen«).
- 2 Anmodningen er blevet fremsat i forbindelse med en tvist, der føres af Pedro Espada Sánchez, Alejandra Oviedo Gonzáles og deres to mindreårige børn, Lucía og Pedro, mod luftfartselskabet Iberia Líneas Aéreas de España SA (herefter »Iberia«) vedrørende erstatning for bortkomst af indchecket bagage i forbindelse med en flyrejse fortaget med dette selskab.

Retsforskrifter

Montrealkonventionen

- 3 Det fremgår af tredje afsnit i præamblen til Montrealkonventionen, at de kontraherende stater »er klar over, at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«.
- 4 Femte afsnit i præamblen har følgende ordlyd:

»[...] staternes fælles indsats for yderligere at harmonisere og kodificere bestemte regler for international lufttransport ved hjælp af en ny konvention er den bedste måde, hvorpå en rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser kan opnås [...]«
- 5 Montrealkonventionens artikel 3, stk. 3, med overskriften »Passagerer og bagage« bestemmer:

»Luftfartsselskabet giver passageren en bagageidentificeringsmærkeseddel for hvert stykke indchecket bagage.«
- 6 Konventionens artikel 17 med overskriften »Passagerers død eller tilskadekomst – Beskadigelse af bagage« bestemmer i stk. 2 og 4:

»2. Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indchecket bagage, hvis den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen, er indtruffet om bord i flyet eller på et tidspunkt, hvor den indcheckede bagage var i luftfartsselskabets forvaring. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt, i det omfang skaden skyldes bagagens egne fejl, mangler eller beskaffenhed. Drejer det sig om uchecket bagage, herunder personlige ejendele, er luftfartsselskabet ansvarligt, hvis skaden skyldes dets egne eller dets ansattes eller agenters fejl.

[...]

4. Medmindre andet er angivet, forstås i denne konvention ved »bagage« både indchecket og uchecket bagage.«

- 7 Konventionens artikel 22, der fastsætter bestemmelser om »[e]rstatningsgrænser i forbindelse med forsinkelse, bagage og gods«, bestemmer i stk. 2:

»Ved bagagetransport er luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse begrænset til 1 000 særlige trækingsrettigheder [SDR] for hver passager, medmindre passageren samtidig med bagagens indcheckning hos luftfartsselskabet har afgivet en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet og betalt et supplerende beløb, hvis dette forlanges. I så fald er luftfartsselskabet forpligtet til at udbetale et beløb, der ikke overskrider det opgivne beløb, medmindre det kan bevise, at beløbet er større end passagerens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.«

EU-retlige forskrifter

- 8 Montrealkonventionen trådte for så vidt angår Fællesskabet i kraft den 28. juni 2004.

- 9 I første betragtning til afgørelse 2001/539 anføres følgende:

»Det vil være en fordel for Det Europæiske Fællesskabs luftfartsselskaber, hvis deres erstatningsansvar er omfattet af ensartede, klare regler, og hvis reglerne er de samme som for tredjelands luftfartsselskaber.«

- 10 Artikel 1 Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFT L 285, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EFT L 140, s. 2, herefter »forordning nr. 2027/97«), bestemmer:

»Denne forordning gennemfører Montrealkonventionens bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser. [...]«

- 11 Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 er affattet som følger:

»Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.«

- 12 Det anføres i 12. betragtning til forordning nr. 889/2002, at »[e]nsartede erstatningsgrænser for erstatning ved tab, beskadigelse eller ødelæggelse af bagage og ved tab, som skyldes forsinkelse, som gælder alle rejser med Fællesskabets luftfartsselskaber, vil sikre både passagerne og luftfartsselskaberne enkle og tydelige regler og sætte passagerne i stand til at vide, hvornår yderligere forsikring er nødvendig«.

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 13 Pedro Espada Sánchez, Alejandra Oviedo Gonzáles og deres to mindreårige børn checkede den 1. august 2008 ind på et fly fra selskabet Iberia, som fløj mellem Barcelona (Spanien) og Paris (Frankrig). Bagagen tilhørende denne familie på fire personer var fordelt på to kufferter. Disse kufferter bortkom i forbindelse med flyvningen og blev ikke fundet igen.

- 14 De fire passagerer har derfor i henhold til Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, fremsat krav om erstatning af et beløb på 4 400 EUR svarende til 4 000 særlige trækingsrettigheder (herefter »SDR«), dvs. 1 000 SDR pr. passager.
- 15 Ved dom af 18. marts 2010 gav Juzgado Mercantil n° 2 de Barcelona delvist medhold i kravet og pålagde Iberia at betale et beløb på 600 EUR forrentet med den lovbestemte rentesats.
- 16 Audiencia Provincial de Barcelona, til hvilken denne dom er appelleret, er i tvivl om fortolkningen af Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2. I denne forbindelse har retten anført, at det ikke kan udelukkes, at denne bestemmelse, sammenholdt med konventionens artikel 3, stk. 3, fastsætter, at det kun er den passager, der har fået den bagageidentificeringsmærkeseddel, som er omhandlet i sidstnævnte bestemmelse, der har ret til erstatning i tilfælde af bortkomst af bagage.
- 17 På denne baggrund har Audiencia Provincial de Barcelona besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Skal begrænsningen på 1 000 [SDR] i artikel 22, stk. 2, i [Montrealkonventionen] for luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af bagagen, sammenholdt med samme konventions artikel 3, stk. 3, fortolkes som en maksimumsgrænse for hver af passagererne, i tilfælde hvor flere personer rejser og checker ind sammen, idet de deler bagage, uanset om det antal bagagestykker, der checkes ind, er lavere end det faktiske antal rejsende?
- 2) Eller skal den i nævnte bestemmelse indeholdte grænse for erstatningsansvaret fortolkes således, at der for hvert enkelt stykke indchecket bagage kun kan være en passager, der har beføjelse til at kræve erstatning, og følgelig, at maksimalgrænsen er fastsat for en enkelt passager, selv om det godtgøres, at den bortkomne bagage, der er forsynet med én identificeringsmærkeseddel, tilhører mere end én passager?«

Om de præjudicielle spørgsmål

- 18 Med spørgsmålene, der behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, sammenholdt med dens artikel 3, stk. 3, skal fortolkes således, at retten til erstatning og begrænsningen af luftfartsselskabets ansvar i tilfælde af bortkomst af bagage ligeledes finder anvendelse på den passager, der fremsætter krav om erstatning for bortkomst af bagage, som er checket ind i en anden passagers navn.
- 19 Indledningsvis bemærkes, at artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 bestemmer, at Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.
- 20 Eftersom konventionens bestemmelser fra datoen for dens ikrafttrædelse udgør en integrerende del af Unionens retsorden, har Domstolen kompetence til at træffe præjudiciel afgørelse om fortolkning heraf under iagttagelse af de sædvaneregler for fortolkning af generelle folkeretlige principper, som er bindende for Unionen (jf. i denne retning dom af 25.2.2010, sag C-386/08, Brita, Sml. I, s. 1289, præmis 39-42, og af 6.5.2010, sag C-63/09, Walz, Sml. I, s. 4239, præmis 20 og 22 og den deri nævnte retspraksis).
- 21 I denne sidstnævnte henseende har Domstolen fastslået, at selv om Wienerkonventionen om traktatretten af 23. maj 1969 ikke er bindende for hverken Unionen eller for samtlige medlemsstater, afspejler den regler i den folkeretlige sædvaneret, der som sådan binder Unionens institutioner og er en del af Unionens retsorden (Brita-dommen, præmis 42).

- 22 Konventionens artikel 31 præciserer således, at en traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, som traktatens udtryk måtte tillægges i den sammenhæng, hvori den indgår, og i lyset af traktatens hensigt og formål (dom af 15.7.2010, sag C-70/09, Hengartner og Gasser, Sml. I, s. 7233, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis, og Walz-dommen, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).
- 23 Det fremgår i det væsentlige af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, at luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved bl.a. bortkomst af bagage. Samme konventions artikel 22, stk. 2, bestemmer, at »ved bagagetransport er luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af [...] bortkomst [...] begrænset til 1 000 [SDR] for hver passager«.
- 24 Det følger af de bestemmelser, der er nævnt i foregående præmis, at det for det første er bortkomst af transporteret bagage, der udløser luftfartsselskabets erstatningsansvar, og at det for det andet er passageren, der har ret til erstatning for det lidte tab inden for de deri fastsatte grænser.
- 25 Det fremgår endvidere af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, at luftfartsselskabet er ansvarlig for skader, der er knyttet til bortkomst af al bagage, der tilhører passagerer, både indchecket og uchecket. Denne konstatering bekræftes ligeledes af anvendelsen uden yderligere præcisering i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2 af ordet »bagage«, der i samme konventions artikel 17, stk. 4, er defineret som »indchecket og uchecket bagage«, medmindre andet er angivet.
- 26 Denne fortolkning kan ikke drages i tvivl af Montrealkonventionens artikel 3, stk. 3, i henhold til hvilken »luftfartsselskabet giver passageren en bagageidentificeringsmærkeseddel for hvert stykke indchecket bagage«. I modsætning til hvad Iberia og Europa-Kommissionen har gjort gældende, begrænser denne bestemmelse, som den tyske regering med rette har gjort gældende, sig til at pålægge luftfartsselskabet en pligt til at identificere indchecket bagage og kan ikke medføre, at det må udledes, at retten til erstatning i tilfælde af bortkomst af bagage og den i konventionens artikel 22, stk. 2, omhandlede dertil hørende begrænsning, udelukkende gælder for passagerer, der har indchecket et eller flere stykker bagage.
- 27 Montrealkonventionens relevante bestemmelser skal derfor fortolkes således, sammenholdt, at luftfartsselskabet skal anses for at være erstatningspligtig over for en passager i tilfælde af bortkomst af bagage, der er checket ind i navnet på en anden passager på samme flyvning, for så vidt som der i denne bortkomne bagage befandt sig genstande, der tilhørte denne første passager, hvis tab udgøres af den skade, han har lidt. Følgelig er det ikke alene den passager, der har checket sin egen bagage ind individuelt, men ligeledes den passager, hvis genstande befandt sig i den bagage, der blev checket ind af en anden passager på samme flyvning, som ved bortkomst af disse genstande har en individuel ret til erstatning i henhold til Montrealkonventionen i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i første punktum i konventionens artikel 17, stk. 2, og inden for de grænser, som er fastsat i dens artikel 22, stk. 2.
- 28 Denne konklusion understøttes desuden af de formål, som lå til grund for vedtagelsen af Montrealkonventionen.
- 29 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at de kontraherende stater ifølge tredje afsnit i præambelen til Montrealkonventionen »[var] klar over, at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«. Der ville nødvendigvis blive draget tvivl om disse to målsætninger, såfremt den passager, hvis genstande befandt sig i bagage, der var blevet checket ind af en anden passager på samme flyvning, ikke personligt kunne opnå nogen erstatning for det tab, han har lidt i tilfælde af bortkomst af bagage.
- 30 På baggrund af disse målsætninger besluttede de kontraherende parter i konventionen at indføre en ordning med strengt ansvar, som imidlertid indebærer, at der opretholdes en »rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser«, navnlig for så vidt angår luftfartsselskabernes og passagerernes

interesser (jf. Walz-dommen, præmis 31 og 33). For at opretholde en sådan rimelig ligevægt bestemmer Montrealkonventionen, at man i visse situationer – navnlig som omhandlet i konventionens artikel 22, stk. 2, i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse – begrænser luftfartsselskabernes erstatningsforpligtelse, således at begrænsningen af erstatningen finder anvendelse »pr. passager« (jf. Walz-dommen, præmis 34).

- 31 Dette er imidlertid ikke tilfældet, såfremt en passagers genstande, der befinder sig i en anden passagers bagage, som er blevet checket ind af denne sidstnævnte passager, skulle udelukkes fra retten til den erstatning, der fastsættes i konventionen, med den begrundelse, at den pågældende bagage ikke er blevet checket ind af den første passager.
- 32 Endvidere kan det ikke med føje hævdes, at indrømmelse af den ret til erstatning, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, til den passager, hvis genstande befandt sig i bagage, der er checket ind af en anden passager, griber ind i den rimelige ligevægt mellem de forskellige interesser, for så vidt som den har til følge, at luftfartsselskaberne pålægges et uforholdsmæssigt tungt erstatningsansvar, som desuden ville være meget vanskeligt at fastlægge og beregne, og som ville kunne udgøre en hindring for eller endog lamme disse selskabers økonomiske virksomhed og dermed være i strid med denne konvention.
- 33 I denne forbindelse skal det for det første bemærkes, at en sådan indrømmelse på ingen måde er til hinder for luftfartsselskabernes mulighed for pr. passager klart at fastlægge og beregne den erstatningsbyrde, de vil kunne pålægges.
- 34 Denne potentielle erstatningsbyrde kan ikke anses for at udgøre en hindring for eller lamme de pågældende luftfartsselskabers økonomiske virksomhed. Det skal nemlig fremhæves, at de begrænsninger i ansvaret, der er nævnt i denne doms præmis 29, er til fordel for luftfartsselskaberne, og at den fastsatte begrænsning for så vidt angår bagage i overensstemmelse med Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, udgør en øvre grænse for erstatningen, der således ikke kan erhverves automatisk og med en fast sats af enhver passager i tilfælde af bortkomst af passagerens bagage. I overensstemmelse med konventionens artikel 17, stk. 2, er luftfartsselskabet desuden ikke ansvarligt, hvis og i det omfang skaden skyldes bagagens egne fejl, mangler eller beskaffenhed.
- 35 Det skal endelig bemærkes, at med henblik på den erstatning, der er foreskrevet i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, påhviler det de pågældende passagerer under de nationale retters kontrol i tilstrækkelig grad at godtgøre indholdet af den bortkomne bagage samt den omstændighed, at den bagage, der checkes ind i en anden passagers navn, rent faktisk indeholder genstande, der tilhører en anden passager på samme flyvning. Den nationale ret kan i denne forbindelse tage hensyn til den omstændighed, at passagerne er medlemmer af samme familie, har købt billetterne sammen eller checkede ind på samme tid.
- 36 Henset til det ovenstående skal de forelagte spørgsmål besvares med, at Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, sammenholdt med dens artikel 3, stk. 3, skal fortolkes således, at retten til erstatning og begrænsningen af luftfartsselskabets ansvar i tilfælde af bortkomst af bagage ligeledes finder anvendelse på den passager, der fremsætter krav om denne erstatning for bortkomst af bagage, som er checket ind i en anden passagers navn, når denne bagage faktisk indeholdt den første passagers genstande.

Sagens omkostninger

- 37 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

Artikel 22, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på dettes vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001, sammenholdt med dens artikel 3, stk. 3, skal fortolkes således, at retten til erstatning og begrænsningen af luftfartselskabets ansvar i tilfælde af bortkomst af bagage ligeledes finder anvendelse på den passager, der fremsætter krav om denne erstatning for bortkomst af bagage, som er checket ind i en anden passagers navn, når denne bagage faktisk indeholdt den første passagers genstande.

Underskrifter