



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 22 november 2012*

”Luftfart — Montrealkonventionen — Artikel 22.2 — Transportörens ansvar för bagage — Begränsning av ansvaret när bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats — Bagage som är gemensamt för flera passagerare — Bagaget har endast checkats in av en av passagerarna”

I mål C-410/11,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF framställd av Audiencia Provincial de Barcelona (Spanien) genom beslut av den 15 juni 2011, som inkom till domstolen den 1 augusti 2011, i målet

Pedro Espada Sánchez,

Alejandra Oviedo Gonzales,

Lucía Espada Oviedo,

Pedro Espada Oviedo

mot

Iberia Líneas Aéreas de España SA,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av R. Silva de Lapuerta, tillförordnad ordförande på tredje avdelningen, samt domarna K. Lenaerts, E. Juhász, J. Malenovský och D. Šváby (referent),

generaladvokat: J. Mazák,

justitiesekreterare: förste handläggaren M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 23 maj 2012,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Pedro Espada Sánchez m.fl., genom C. Chulio Purroy och D. Miró García, abogados,

— Iberia Líneas Aéreas de España SA, genom J. Fillat Boneta och M. Fillat Torné, abogados,

* Rättegångsspråk: spanska.

- Tysklands regering, genom T. Henze och J. Kemper, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom S. Pardo Quintillán och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 22.2 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan å ena sidan Pedro Espada Sánchez och Alejandra Oviedo Gonzáles, och deras två underåriga barn Lucía och Pedro, och å andra sidan flygbolaget Iberia Líneas Aéreas de España SA (nedan kallat Iberia), avseende den skada som uppstått till följd av att bagage som checkats in i samband med en flygresa med detta bolag förlorats.

Tillämpliga bestämmelser

Montrealkonventionen

- 3 I tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen anges att de fördragsslutande staterna ”erkänner betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”.
- 4 I femte stycket i ingressen anges följande:

”... det bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter genom att anta en ny konvention ...”
- 5 Artikel 3.3 i Montrealkonventionen har rubriken ”Passagerare och bagage” och innehåller följande bestämmelse:

”Transportören skall ge passageraren ett bagagekvitto för varje incheckad bagageenhet.”
- 6 I artikel 17 i denna konvention, med rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage”, anges följande i punkterna 2 och 4:

”2. Transportören ansvarar om incheckat bagage förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan orsakas av bagagets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det. När det gäller handbagage, inbegripet personliga tillhörigheter, ansvarar transportören för skador, om transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

...

4. Om inget annat anges, avses i denna konvention med 'bagage' både incheckat bagage och handbagage."

- 7 Artikel 22 i konventionen om "ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods", i den lydelse som är tillämplig på omständigheterna i det nationella målet, innehåller följande bestämmelse i punkt 2:

"Vid transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare, om inte passageraren, när det incheckade bagaget överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av att bagaget avlämnas på destinationsorten."

Unionslagstiftningen

- 8 Vad gemenskapen beträffar trädde Montrealkonventionen i kraft den 28 juni 2004.

- 9 I skäl 1 i beslut 2001/539 anges följande:

"EG-lufttrafikföretagen bör drivas enligt enhetliga och tydliga regler om deras skadeståndsansvar, och dessa regler bör vara samma som gäller för transportörer från tredje land."

- 10 I rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, s. 2) (nedan kallad förordning nr 2027/97), anges i artikel 1 följande:

"Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och i densamma fastställs vissa tilläggsbestämmelser. ..."

- 11 Artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 har getts följande lydelse:

"Ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar."

- 12 I skäl 12 i förordning nr 889/2002 anges att "[e]nhetliga gränser för skadeståndsansvar vid förlust, skada eller förstörelse av bagage samt för skador som orsakats av förseningar, vilka gränser tillämpas för alla resor som görs med EG-lufttrafikföretag, kommer att säkerställa enkla och tydliga regler för både passagerare och flygbolag samt göra det möjligt för passagerare att avgöra när tilläggförsäkring är nödvändig".

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 13 Pedro Espada Sánchez, Alejandra Oviedo Gonzáles och deras två underåriga barn flög den 1 augusti 2008 med bolaget Iberia mellan Barcelona (Spanien) och Paris (Frankrike). Det bagage som denna familj bestående av fyra personer medförde på resan var fördelat på två resväskor. Väskorna försvann i samband med flygningen och återfanns inte.

- 14 Händelsen föranledde de fyra passagerarna att, med åberopande av artikel 22.2 i Montrealkonventionen, kräva skadestånd från Iberia uppgående till 4 400 euro, vilket motsvarar 4 000 särskilda dragningsrätter (nedan kallade SDR), det vill säga 1 000 SDR för varje passagerare.
- 15 Genom den dom som Juzgado Mercantil n° 2 de Barcelona meddelade den 18 mars 2010 bifölls deras talan delvis och Iberia förpliktades att utge 600 euro jämte ränta.
- 16 Domen överklagades till Audiencia Provincial de Barcelona som konstaterade att det förelåg viss tveksamhet kring tolkningen av artikel 22.2 i Montrealkonventionen. Audiencia Provincial de Barcelona fann att det inte var uteslutet att ovannämnda bestämmelse, tolkad mot bakgrund av artikel 3.3 i konventionen, innebär att det vid förlust av bagage endast är den passagerare som har mottagit det bagagekvitto som avses i den sistnämnda bestämmelsen som har rätt till ersättning.
- 17 Mot denna bakgrund beslutade Audiencia Provincial de Barcelona att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:
- ”1) För det fall flera passagerare reser tillsammans och tillsammans checkar in gemensamt bagage, ska den begränsning på 1 000 [SDR] som föreskrivs i artikel 22.2 i [Montrealkonventionen] avseende transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörs, förloras eller skadas, jämförd med artikel 3.3 i samma konvention, tolkas som en maximigräns för var och en av passagerarna, oavsett om antalet incheckade kollar är mindre än antalet faktiska passagerare?
- 2) Eller ska begränsningen av ersättningen i nämnda bestämmelse tolkas så, att det för varje incheckat kolla bara kan finnas en passagerare som kan göra anspråk på ersättning och att maximigränsen således gäller för bara en passagerare även om det är visat att det försvunna bagage som täcks av ett bagagekvitto tillhörde fler än en passagerare?”

Prövning av tolkningsfrågorna

- 18 Den hänskjutande domstolen har ställt sina frågor, som ska prövas i ett sammanhang, för att få klarhet i huruvida artikel 22.2 i Montrealkonventionen, jämförd med artikel 3.3 i samma konvention, ska tolkas så att rätten till ersättning och begränsningen av transportörens ansvar vid förlust av bagage, också gäller när en passagerare kräver ersättning på grund av förlust av bagage som har checkats in i en annan passagerares namn.
- 19 Domstolen erinrar inledningsvis om att artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 föreskriver att ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.
- 20 Eftersom bestämmelserna i konventionen, från och med det datum då konventionen trädde i kraft, utgör en integrerad del av unionens rättsordning, är domstolen behörig att meddela förhandsavgörande angående dess tolkning, enligt de regler för tolkning av folkrätten som är bindande för unionen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 25 februari 2010 i mål C-386/08, Brita, REU 2010, s. I-1289, punkterna 39–42, och av den 6 maj 2010 i mål C-63/09, Walz, REU 2010, s. I-4239, punkterna 20 och 22 och där angiven rättspraxis).
- 21 Vad beträffar den sistnämnda frågan har domstolen redan slagit fast att även om Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969 inte är bindande vare sig för unionen eller för alla medlemsstater, återspeglar den internationella sedvanerättsliga regler som i sig binder unionens institutioner och hör till unionens rättsordning (domen i det ovannämnda målet Brita, punkt 42).

- 22 Det anges i artikel 31 i Wienkonventionen att en traktat ska tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte (se dom av den 15 juli 2010 i mål C-70/09, Hengartner och Gasser, REU 2010, s. I-7233, punkt 36 och där angiven rättspraxis, och domen i det ovannämnda målet Walz, punkt 23 och där angiven rättspraxis).
- 23 Det framgår av artikel 17.2 i Montrealkonventionen att transportören ansvarar bland annat om incheckat bagage förlorats. I artikel 22.2 i konventionen anges bland annat att "[v]id transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget ... förlorats ... begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare".
- 24 Av de bestämmelser som nämnts i föregående punkt följer dels att det är förlusten av det transporterade bagaget som utlöser lufttrafikföretagets skadeståndsansvar, dels att det är passageraren som har rätt till skadestånd, med vissa begränsningar som anges i dessa bestämmelser.
- 25 Dessutom framgår det av artikel 17.2 i Montrealkonventionen att lufttrafikföretaget ansvarar för förlusten av allt bagage som tillhör passagerarna, såväl incheckat bagage som handbagage. Detta bekräftas även av att man i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, utan närmare precisering, använder ordet "bagage", vilket i artikel 17.4 i samma konvention definieras som att det, om inget annat anges, omfattar "både incheckat bagage och handbagage".
- 26 Den tolkningen påverkas inte av att det i artikel 3.3 i Montrealkonventionen föreskrivs att "transportören skall ge passageraren ett bagagekvitto för varje incheckad bagageenhet". Till skillnad från vad Iberia och Europeiska kommissionen har gjort gällande innebär den ovannämnda bestämmelsen, såsom den tyska regeringen med rätta har gjort gällande, inget annat än en skyldighet för lufttrafikföretaget att identifiera incheckat bagage. Den kan inte tolkas som att det endast är de passagerare som har checkat in ett eller flera bagage som omfattas av den rätt till ersättning vid förlust av bagage och den begränsning av nämnda rätt som avses i artikel 22.2 i konventionen.
- 27 Således ska de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen, jämförda med varandra, tolkas så, att lufttrafikföretaget är skyldigt att ersätta en passagerare för förlusten av ett bagage som har checkats in i en annan passagerares namn när den passageraren var med på samma flygning, i den mån det förlorade bagaget innehöll föremål tillhörande den första passageraren, varav förlusten utgör skada för honom eller henne. Det betyder att det inte endast är den passagerare som personligen har checkat in sitt eget bagage utan även den vars tillhörigheter befann sig i ett bagage som checkats in av en annan passagerare som var med på samma flygning, som enligt Montrealkonventionen tillerkänns en individuell rätt till ersättning vid förlust av nämnda tillhörigheter, enligt de villkor som fastställs i artikel 17.2 första meningen i konventionen, och med de begränsningar som gäller enligt artikel 22.2.
- 28 Denna slutsats stöds för övrigt av de syften som låg bakom antagandet av Montrealkonventionen.
- 29 I tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen erkänns "betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen". Dessa två syften skulle dock utan tvekan äventyras om en passagerare vars tillhörigheter befann sig i ett bagage som checkats in av en annan passagerare som var med på samma flygning inte hade möjlighet att personligen erhålla någon som helst ersättning för den skada som han eller hon lider vid en förlust av nämnda tillhörigheter.
- 30 Dessutom har parterna i konventionen, med beaktande av dessa målsättningar, beslutat att införa ett system med strikt ansvar som dock kräver att en "rättvis sammanvägning av alla intressen" upprätthålls, särskilt vad gäller lufttrafikföretagens och passagerarnas intressen (se domen i det ovannämnda målet Walz, punkterna 31 och 33). För att upprätthålla en sådan rättvis sammanvägning föreskrivs det i Montrealkonventionen att lufttrafikföretagens ansvar i vissa situationer – bland annat,

enligt artikel 22.2, om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats – ska vara begränsat, varvid begränsningen av ersättningen ska tillämpas ”per passagerare” (domen i det ovannämnda målet Walz, punkt 34).

- 31 Så skulle dock inte vara fallet om en passagerares tillhörigheter som befann sig i en annan passagerares bagage som den sistnämnde checkat in inte kunde omfattas av rätten till ersättning enligt konventionen på grund av att bagaget inte checkats in av den förstnämnda passageraren.
- 32 Det finns inte heller fog för argumentet att ett erkännande av en rätt till ersättning enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen för en passagerare vars tillhörigheter befann sig i ett bagage som checkats in av en annan passagerare, skulle vara oförenligt med en ”rättvis sammanvägning av alla intressen” därför att det skulle leda till att lufttrafikföretagen ålades en mycket betungande ersättningsskyldighet som är svår att fastställa och beräkna och som skulle kunna skada, eller till och med lamslå, verksamheten, och att det därmed skulle strida mot konventionen.
- 33 För det första hindrar ett sådant erkännande inte på något sätt lufttrafikföretagen från att fastställa och beräkna den ersättningsskyldighet, per passagerare, som kan åvila dem på ett tydligt sätt.
- 34 Vidare kan denna eventuella ersättningsskyldighet inte anses skada, eller lamslå lufttrafikföretagens verksamhet. De ansvarsbegränsningar som avses ovan i punkt 29 är nämligen till fördel för lufttrafikföretagen och den föreskrivna begränsningen vad beträffar bagage utgör, med tillämpning av artikel 22.2 i Montrealkonventionen, en maximigräns för ersättningen, som således inte kan erhållas automatiskt och schablonmässigt av en passagerare som förlorat sitt bagage. Dessutom ansvarar transportören enligt artikel 17.2 inte i den mån skadan orsakas av bagagets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det.
- 35 Slutligen ankommer det på de berörda passagerarna att, för att erhålla den ersättning som föreskrivs i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, styrka att det förlorade bagaget haft ett visst innehåll och att det bagage som checkats in i en viss passagerares namn verkligen innehöll föremål tillhörande en annan passagerare som var med på samma flygning, vilket kan bli föremål för prövning i nationell domstol. Den nationella domstolen kan härvid ta hänsyn till att passagerarna tillhör samma familj, att de hade köpt sina biljetter tillsammans eller att de checkade in samtidigt.
- 36 Mot denna bakgrund ska frågorna besvaras enligt följande. Artikel 22.2 i Montrealkonventionen, jämförd med artikel 3.3 i samma konvention, ska tolkas så, att rätten till ersättning och begränsningen av transportörens ansvar vid förlust av bagage också gäller när en passagerare kräver sådan ersättning på grund av förlust av bagage som har checkats in i en annan passagerares namn, förutsatt att det förlorade bagaget verkligen innehöll föremål tillhörande den förstnämnda passageraren.

Rättegångskostnader

- 37 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

Artikel 22.2 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001, jämförd med artikel 3.3 i samma konvention, ska tolkas så, att rätten till ersättning och begränsningen av transportörens ansvar vid förlust av bagage också gäller när en

passagerare kräver sådan ersättning på grund av förlust av bagage som har checkats in i en annan passagerares namn, förutsatt att det förlorade bagaget verkligen inneh ll föremål tillhörande den förstnämnda passageraren.

Underskrifter