



Rättsfallssamlingen

Mål C-429/14

Air Baltic Corporation AS
mot
Lietuvos Respublikos specialiujų tyrimų tarnyba

(begäran om förhandsavgörande från Lietuvos Aukščiausiasis Teismas)

”Begäran om förhandsavgörande — Lufttransporter — Montrealkonventionen — Artiklarna 19, 22 och 29 — Transportörens skadeståndsansvar till följd av försening vid internationella lufttransporter av passagerare — Avtal om lufttransport som ingåtts av passagerarnas arbetsgivare — Skada till följd av försening — Skada som orsakas arbetsgivaren”

Sammanfattning – Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 17 februari 2016

1. *Internationella avtal — Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter — Tolkning — Domstolens behörighet att tolka bestämmelserna i nämnda konvention*

(Montrealkonventionen från år 1999)

2. *Transport — Lufttransporter — Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter — Begreppet konsument med avseende på lufttransporter — Begrepp — Sammanfaller inte med begreppet passagerare*

(Montrealkonventionen från år 1999, artikel 1.1)

3. *Transport — Lufttransporter — Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter — Transportörens skadeståndsansvar till följd av försening vid internationella lufttransporter av passagerare — Avtal om lufttransport som ingåtts mellan lufttrafikföretaget och passagerarnas arbetsgivare — Arbetsgivarens rätt till ersättning — Tillåtet — Räckvidd*

(Montrealkonventionen från år 1999, artikel 1.2, 3.5, 19, 22, 25, 29 och 33.1)

1. 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 av Europeiska unionens råd den 5 april 2001. Med avseende på Europeiska unionen trädde konventionen i kraft den 28 juni 2004. Härav följer att Montrealkonventionen, sedan den tidpunkt då den trädde i kraft, utgör en integrerad del av unionens rättsordning och att domstolen således är behörig att meddela förhandsavgörande angående dess tolkning. Det ska påpekas att konventionen upprättades på engelska, arabiska, kinesiska, spanska, franska och ryska, och att samtliga dessa sex språkversioner även är giltiga.

Vad beträffar denna tolkning föreskrivs, i artikel 31 i Wienkonventionen om traktaträtten, genom vilken folkrättsliga regler kodifieras, i fråga om avtalstolkning 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 punkterna 22–24)

2. Artikel 1.1 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 av Europeiska unionens råd den 5 april 2001, ska tolkas mot bakgrund av tredje stycket i ingressen till densamma, där man betonar betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter. Det ska härvid framhållas att begreppet konsument i den mening som avses i den konventionen inte nödvändigtvis sammanfaller med begreppet passagerare, utan det omfattar i förekommande fall personer som inte själva har transporterats och således inte är passagerare.

Mot bakgrund av den målsättningen kan avsaknaden av hänvisning i artikel 1.1 i nämnda konvention till personer som använder sig av internationella lufttrafikföretags tjänster för transporter av sina anställda som passagerare, inte förstås på så sätt att dessa förstnämnda personer, och följaktligen de skador som de i denna egenskap kan lida, utesluts från konventionens tillämpningsområde.

(se punkterna 38 och 39)

3. Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, särskilt artiklarna 19, 22 och 29 i densamma, ska tolkas på så sätt att ett lufttrafikföretag som har ingått ett avtal om internationella lufttransporter med en arbetsgivare till personer som transporteras som passagerare, är ansvarigt gentemot nämnda arbetsgivare för skada som uppkommit till följd av försenade flygningar på vilka denne arbetsgivares anställda varit passagerare i enlighet med nämnda avtal och som avser uppkomna extra kostnader för arbetsgivaren.

Det följer av flera samstämmiga bestämmelser i Montrealkonventionen, bland annat av artiklarna 1.2, 3.5, 25, 29 och 33 att man genom den konventionen har inrättat ett samband mellan lufttrafikföretagets skadeståndsansvar, å ena sidan, och förekomsten av ett avtal om internationella lufttransporter som ingåtts av ett sådant lufttrafikföretag och en annan part, å andra sidan. Huruvida nämnda andra part själv är en passagerare eller ej, har härvid inte någon särskild betydelse för lufttrafikföretagets ansvar enligt det avtalet.

Det följer vidare av det i artikel 22.1 i Montrealkonventionen fastställda kravet att skadeståndsansvaret ska begränsas till att avse ett visst belopp ”för varje passagerare” att det skadeståndsbelopp som kan beviljas en person, såsom den som är i fråga i det nationella målet, som begär ersättning för en skada till följd av försening vid internationella transporter av passagerare, under alla omständigheter inte kan överskrida det belopp som erhålls genom att multiplicera det tröskelvärde som fastställts i artikel 22.1 i Montrealkonventionen med det antal passagerare som transporterats med stöd av det avtal som ingåtts mellan den personen och det berörda lufttrafikföretaget eller de berörda lufttrafikföretagen.

(se punkterna 41, 48, 49 och 52 samt domslutet)