

WALZ

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 6 maj 2010*

I mål C-63/09,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Spanien) genom beslut av den 20 januari 2009, som inkom till domstolen den 13 februari 2009, i målet

Axel Walz

mot

Clickair SA,

meddelar

* Rättegångsspråk: spanska.

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Lenaerts samt domarna R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (referent) och D. Šváby,

generaladvokat: J. Mazák,
justitiesekreterare: förste handläggaren M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 10 december 2009,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Axel Walz, genom J.-P. Mascaray Martí, abogado,
- Clickair SA, genom E. Rodés Casas, procuradora, och I. Soca Torres, abogado,
- Europeiska kommissionen, genom L. Lozano Palacios och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 26 januari 2010 ha hört generaladvokatens 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. 39) (nedan kallad Montrealkonventionen).

- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Axel Walz, passagerare hos flygbolaget Clickair SA (nedan kallat Clickair), och Clickair, avseende ersättning för den skada som uppstått på grund av att incheckat bagage förlorats i samband med en lufttransport som utförts av detta bolag.

Tillämpliga bestämmelser

Unionslagstiftningen

- 3 I artikel 1 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 följande:

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

- 4 I artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 anges följande:

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

Montrealkonventionen

5 I tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen anges att de fördragsslutande staterna har erkänt ”betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”.

6 I femte stycket i nämnda ingress 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 ...”

7 Kapitel III i Montrealkonventionen har rubriken ”Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättnings omfattning”.

8 I artikel 17 i denna konvention, med rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage”, anges följande:

”1. Transportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

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.

...”

- 9 I artikel 22 i konventionen fastställs "[a]nsvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods" enligt följande:

”...

2. Vid transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter [SDR] 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.

...”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 10 Axel Walz väckte den 14 april 2008 talan mot Clickair med yrkande om ersättning för förlust av incheckat bagage i samband med en lufttransport mellan Barcelona (Spanien) och Porto (Portugal), som hade utförts av detta bolag.

- 11 Axel Walz yrkade ersättning med totalt 3 200 euro, varav 2 700 euro för värdet av det förlorade bagaget och 500 euro för den ideella skada som förlusten hade orsakat.

- 12 Clickair bestred Axel Walz yrkande och anförde bland annat att den yrkade ersättningen överskred den ansvarsbegränsning på 1 000 SDR vid förlust av bagage som föreskrivs i artikel 22.2 i Montrealkonventionen.

- 13 Eftersom målet rörde villkoren för genomförandet av en lufttransport som utfördes av ett EU-lufttrafikföretag mellan två städer i olika medlemsstater, tillämpade den domstol vid vilken talan hade väckts – Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona – förordning nr 2027/97.

- 14 Den hänskjutande domstolen konstaterade att vad gäller EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage inom unionen är förordning nr 2027/97 endast till för att genomföra de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen. Den hänskjutande domstolen frågade sig följaktligen hur vissa av dessa bestämmelser i konventionen, bland annat artikel 22.2, skulle tolkas när det gäller ansvarsbegränsningen för lufttrafikföretag för förlust av bagage.

- 15 Den hänskjutande domstolen hänvisade i detta sammanhang till praxis från Audiencia Provincial de Barcelona. I en dom av den 2 juli 2008 fann denna domstol att ovan nämnda ansvarsbegränsning inte avsåg ekonomisk skada och ideell skada samman tagna, utan att ansvarsbegränsningen 1 000 SDR gällde för ekonomisk skada, och att ytterligare en ansvarsbegränsning, också på 1 000 SDR, gällde för ideell skada. Den sammanlagda ansvarsbegränsningen för ekonomisk skada och ideell skada uppgick följaktligen till 2 000 SDR.
- 16 Den hänskjutande domstolen delade emellertid inte denna uppfattning och beslutade därför att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till domstolen:

”Ska den ansvarsbegränsning som anges i artikel 22.2 i [Montreal]konventionen anses gälla för såväl ekonomisk skada som ideell skada vid förlust av bagage?”

Prövning av tolkningsfrågan

- 17 Den nationella domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida begreppet skada – som ligger till grund för artikel 22.2 i Montrealkonventionen, i vilken föreskrivs en ansvarsbegränsning för lufttrafikföretag för, bland annat, förlust av bagage – ska tolkas så, att det omfattar såväl ekonomisk som ideell skada.
- 18 Domstolen erinrar om att vad gäller EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage inom unionen, genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen genom förordning nr 2027/97, som

är tillämplig i förevarande mål. Det framgår särskilt av artikel 3.1 i denna förordning att EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för ett sådant skadeståndsansvar. Den hänskjutande domstolen vill därför få klarhet i hur de relevanta bestämmelserna i denna konvention ska tolkas.

- 19 Montrealkonventionen undertecknades av gemenskapen den 9 december 1999 med stöd av artikel 300.2 EG, godkändes på gemenskapens vägnar genom beslut 2001/539 och trädde i kraft med avseende på gemenskapen den 28 juni 2004.
- 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 (se analogt dom av den 30 april 1974 i mål 181/73, Haegeman, REG 1974, s. 449, punkterna 2, 4 och 5, och, vad gäller Montrealkonventionen, dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, International Air Transport Association m.fl., REG 2006, s. I-403, punkt 36, och av den 22 december 2008 i mål C-549/07, Wallentin-Hermann, REG 2008, s. II-11061, punkt 28).
- 21 Begreppen "préjudice" (skada)[*] och "dommage" (skada)[*] definieras inte i Montrealkonventionen. Med hänsyn till det mål som eftersträvas med nämnda konvention – att göra bestämmelser för internationella lufttransporter mer enhetliga – ska dessa begrepp emellertid ges en självständig och enhetlig tolkning, oavsett vilka olika betydelser dessa begrepp ges i de fördragsslutande staternas nationella rättsordningar. [*Domstolen utgår från den franska versionen av konventionen, i vilken dessa två ord förekommer och används i betydelsen skada. Det första ordet har emellertid inte översatts i den svenska versionen av konventionen. För att underlätta förståelsen av domstolens resonemang kring dessa begrepp kommer därför de franska orden att användas nedan. Övers. anm.]
- 22 Under dessa förhållanden ska begreppen "préjudice" och "dommage" i en folkrättslig konvention tolkas enligt de regler för tolkning av folkrätten som är bindande för unionen.

- 23 I artikel 31 i Wienkonventionen av den 23 maj 1969 om traktaträtten, genom vilken folkrättsliga regler kodifieras, föreskrivs 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, för ett liknande resonemang, bland annat yttrande 1/91 av den 14 december 1991, REG 1991, s. I-6079, punkt 14, svensk specialutgåva, volym 11, s. I-533, samt dom av den 1 juli 1993 i mål C-312/91, Metalsa, REG 1993, s. I-3751, punkt 12, av den 2 mars 1999 i mål C-416/96, Eddline El-Yassini, REG 1999, s. I-1209, punkt 47, och av den 20 november 2001 i mål C-268/99, Jany m.fl., REG 2001, s. I-8615, punkt 35).
- 24 Begreppet "préjudice", som återfinns både i rubriken till kapitel III och i artikel 17.1 i Montrealkonventionen, i den franska versionen av konventionen bör vid tolkningen av denna konvention ses som en synonym till begreppet "dommage", ett begrepp som nämns såväl i rubriken till artikel 17 i konventionen som i artikel 17.2. Det framgår nämligen av andra autentiska språkversioner att samma ord ("daño" i den spanska versionen, "damage" i den engelska versionen) har använts utan åtskillnad för att beteckna såväl "préjudice" som "dommage" i den mening de används i den franska versionen av konventionen. Även om det i den ryska versionen av konventionen liksom i den franska versionen har använts två olika ord, nämligen "вред" (skada, dommage) och "повреждение" (skada, endommagement), måste även dessa två ord, som har samma ursprung och som använts utan åtskillnad, ses som synonymer vid tolkningen av denna konvention.
- 25 Vad därefter gäller det sammanhang i vilket ordet "préjudice" nämns i artikel 17 i Montrealkonventionen ska det, såsom angetts i föregående punkt i denna dom, påpekas att detta ord även finns i själva rubriken till kapitel III i denna konvention, i vilket nämnda artikel ingår. Eftersom det inte finns något i nämnda konvention som tyder på motsatsen ska detta ord anses ha samma betydelse överallt där det används i detta kapitel.
- 26 Vidare begränsas i artikel 22 i Montrealkonventionen, som också återfinns i kapitel III och således utgör en del av den relevanta texten, transportörens ansvar vid förstörelse, förlust, skada eller försening, vilket tyder på att typen av skada som passageraren orsakats inte spelar någon roll i detta sammanhang.

- 27 För att slutligen, i enlighet med den tolkningsregel som nämnts i punkt 23 i denna dom, fastställa den gängse meningen av orden "préjudice" och "dommage" erinras det om att det förvisso finns ett skadebegrepp som är gemensamt för alla folkrättens underavdelningar och som inte härrör från konventionen. I artikel 31.2 i de bestämmelser om statsansvar för internationellt rättsstridiga handlingar som utarbetats av Förenta nationernas folkrättskommission, och som omnämns i Förenta nationernas generalförsamlings resolution nr 56/83 av den 12 december 2001 anges således att begreppet "skada omfattar all skada, såväl ekonomisk skada som ideell skada ...".
- 28 De två sidorna av skadebegreppet, såsom de framgår av ovanstående bestämmelse, som just syftar till att i detta hänseende kodifiera gällande folkrätt, kan av detta skäl anses som att de tillsammans ger uttryck för den gängse mening som detta begrepp ska ges i folkrätten. Det ska vidare noteras att inget i Montrealkonventionen tyder på att de fördragsslutande staterna avsåg att inom ramen för ett system avseende harmonisering av lagstiftningen om civil luftfart ge skadebegreppet en särskild mening och avvika från ordets vanliga mening. Således är skadebegreppet, såsom det förstås i folkrätten, i enlighet med artikel 31.3 c i den ovannämnda konventionen om traktaträtt tillämpligt i förhållanden mellan de stater som är parter i Montrealkonventionen.
- 29 Begreppen "préjudice" och "dommage", som avses i kapitel III i Montrealkonventionen, ska följaktligen anses omfatta såväl ekonomisk som ideell skada.
- 30 Denna slutsats får stöd av dess syftensomlåg bakom antagandet av Montrealkonventionen.
- 31 Det ska i detta sammanhang erinras om att enligt tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen har de fördragsslutande staterna, som är medvetna om "betydelsen

av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”, beslutat att införa ett system med strikt ansvar för flygtransportörerna.

- 32 Vad särskilt gäller de skador som uppstår på grund av att incheckat bagage förstörts, förlorats eller skadats, presumeras transportören således vara ansvarig enligt artikel 17.2 i Montrealkonventionen ”under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård”.
- 33 Ett sådant system med strikt ansvar kräver dock, såsom för övrigt framgår av femte stycket i ingressen till Montrealkonventionen, att en ”rättvis sammanvägning av alla intressen” görs, särskilt vad gäller flygtransportörernas intressen jämfört med passagerarnas intressen.
- 34 För att uppnå en sådan rättvis sammanvägning har de fördragsslutande staterna överenskommit att i vissa situationer – bland annat, enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen, om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats – begränsa flygtransportörernas ansvar. Ansvarsbegränsningen bör därför tillämpas ”per passagerare”.
- 35 Av detta följer att den ovannämnda ”rättvisa sammanvägning[en] av alla intressen” medför att det, i de olika situationer då flygtransportören hålls ansvarig med stöd av kapitel III i Montrealkonventionen, måste finnas klara gränser för ersättningen, som hänför sig till hela den skada som varje passagerare lidit i var och en av dessa olika situationer, oberoende av vilken typ av skada som passageraren orsakats.

- 36 En ansvarsbegränsning som är utformad på detta vis möjliggör nämligen för passagerarna att snabbt och enkelt erhålla ersättning utan att flygtransportörerna åläggs en mycket betungande ersättningskyldighet som är svår att fastställa och beräkna och som skulle kunna skada, eller till och med förlama, de senares näringsverksamhet.
- 37 Av ovanstående följer att de olika ansvarsbegränsningar som anges i kapitel III i Montrealkonventionen, inklusive den som fastställs i artikel 22.2 i konventionen, ska tillämpas på den orsakade skadan i dess helhet, oavsett i vilken utsträckning det är en ekonomisk skada eller ideell skada.
- 38 Vidare anges i artikel 22.2 i Montrealkonventionen att passagerare har möjlighet att när det incheckade bagaget överlämnas till transportören göra en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten. Att denna möjlighet finns ger stöd åt att flygtransportörens ansvarsbegränsning för skada som uppstår på grund av förlorat bagage, som föreskrivs i nämnda artikel, är en absolut gräns som omfattar såväl ideell som ekonomisk skada, såvida inte en särskild intresseförklaring gjorts.
- 39 Mot denna bakgrund ska frågan besvaras enligt följande. Det skadebegrepp som ligger till grund för artikel 22.2 i Montrealkonventionen, i vilken föreskrivs en ansvarsbegränsning för flygtransportören för den skada som uppkommer på grund av bland annat förlust av bagage, ska tolkas så, att det omfattar såväl ekonomisk som ideell skada.

Rättegångskostnader

- 40 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 yttranden till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

Det skadebegrepp som ligger till grund för artikel 22.2 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 och i vilken föreskrivs en ansvarsbegränsning för flygtransportören för den skada som uppkommer på grund av bland annat förlust av bagage, ska tolkas så, att det omfattar såväl ekonomisk som ideell skada.

Underskrifter