Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 12 kwietnia 2018 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Konwencja montrealska – Artykuł 31 – Odpowiedzialność przewoźników lotniczych za bagaż rejestrowany – Wymogi dotyczące formy i treści pisemnej skargi składanej do przewoźnika lotniczego – Skarga wniesiona drogą elektroniczną i zarejestrowana w systemie informatycznym przewoźnika lotniczego – Skarga złożona w imieniu osoby posiadającej tytuł do bagażu przez pracownika przewoźnika lotniczego

W sprawie C-258/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Korkein oikeus (sąd najwyższy, Finlandia) postanowieniem z dnia 2 maja 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 9 maja 2016 r., w postępowaniu:

Finnair Oyj

przeciwko

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: L. Bay Larsen, prezes izby, J. Malenovský (sprawozdawca), M. Safjan, D. Šváby i M. Vilaras, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,

sekretarz: C. Strömholm, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 23 marca 2017 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu Finnair Oyj przez T. Väätäinena, asianajaja,

– w imieniu Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia przez V. Teiramaa, asianajaja,

– w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez M. Capolupa, avvocato dello Stato,

– w imieniu Komisji Europejskiej przez I. Koskinena i K. Simonssona, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: fiński.

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 20 grudnia 2017 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 31 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. i zatwierdzonej w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 5, s. 491, zwanej dalej „konwencją montrealską").

2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu między spółką Finnair Oyj, przewoźnikiem lotniczym, a Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia (zwanym dalej „Fennia"), towarzystwem ubezpieczeniowym, w przedmiocie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkodę spowodowaną utratą przedmiotów przewożonych w bagażu.

Ramy prawne

Konwencja montrealska

3 Z akapitu trzeciego preambuły konwencji montrealskiej wynika między innymi, że państwa będące stronami tej konwencji „uzna[ją] wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody".

4 Zgodnie z akapitem piątym tej preambuły:

„[…] zbiorowe działanie państw dla dalszej harmonizacji i kodyfikacji niektórych zasad regulujących międzynarodowy przewóz lotniczy, poprzez nową konwencję, jest najwłaściwszym środkiem do osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów".

5 Artykuł 17 konwencji montrealskiej, zatytułowany „Śmierć i uszkodzenie ciała pasażerów – uszkodzenie bagażu", stanowi w ust. 2:

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia przyjętego bagażu jedynie pod warunkiem, że wydarzenie, które spowodowało zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu nastąpiło na pokładzie statku powietrznego lub podczas jakiegokolwiek okresu, w którym przyjęty bagaż był pod opieką przewoźnika. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeśli i w takim zakresie, w jakim szkoda wynikła w wyniku wrodzonego defektu, jakości lub wady bagażu. W przypadku bagażu nieprzyjętego, w tym rzeczy osobistych, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeśli szkoda wynikła z jego błędu lub błędu jego pracowników lub agentów".

6 Artykuł 31 tej konwencji, zatytułowany „Terminowe zgłaszanie skarg", stanowi:

„1. Odebranie, bez skargi, przez osobę posiadającą tytuł do dostarczonego przyjętego bagażu lub ładunku jest dowodem opartym na domniemaniu faktycznym, że zostało to dostarczone w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym lub zapisem zawartym w innych środkach określonych w art. 3 ust. 2 i art. 4 ust. 2.

2. W przypadku szkody osoba posiadająca tytuł do dostawy musi wnieść skargę bezzwłocznie po odkryciu szkody i najpóźniej w terminie 7 dni od daty odebrania w przypadku przyjętego bagażu i 14 dni od daty odebrania w przypadku ładunku. W przypadku opóźnienia skarga musi zostać wniesiona najpóźniej w terminie 21 dni od daty oddania bagażu lub ładunku do dyspozycji takiej osoby.

3. Każda skarga musi mieć formę pisemną i być przekazana lub wysłana w ramach czasowych określonych powyżej.

4. Jeśli w ramach czasowych określonych powyżej nie zostanie wniesiona żadna skarga, przeciwko przewoźnikowi nie przysługuje prawo do powództwa, z wyjątkiem przypadku nadużycia finansowego z jego strony".

Prawo Unii

7 Artykuł 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do transportu lotniczego pasażerów i ich bagażu (Dz.U. 1997, L 285, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 3, s. 489), zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. 2002, L 140, s. 2 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 6, s. 246) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2027/97"), stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie wprowadza w życie odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną i ustanawia określone przepisy uzupełniające. […]".

8 Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 ma następującą treść:

„Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego Wspólnoty w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność".

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

9 Kristiina Mäkelä-Dermedesiotis była pasażerką lotu linii Finnair z Malagi (Hiszpania) do Helsinek (Finlandia). Po przybyciu do Helsinek w dniu 1 listopada 2010 r. stwierdziła, że w jej bagażu rejestrowanym brakuje pewnych przedmiotów.

10 W tym samym dniu K. Mäkelä-Dermedesiotis telefonicznie zawiadomiła o tym przedstawiciela działu obsługi klienta Finnairu. Określiła ona zaginione przedmioty i poinformowała o ich wartości wskazanego przedstawiciela, który wprowadził przekazane przez nią informacje do elektronicznego systemu informacyjnego Finnairu. W dniu 3 listopada 2010 r. K. Mäkelä-Dermedesiotis ponownie skontaktowała się telefonicznie z obsługą klienta Finnairu w celu uzyskania zaświadczenia na potrzeby zgłoszenia roszczenia w ramach polisy ubezpieczeniowej wykupionej w towarzystwie Fennia. Po wpłynięciu tego wniosku Finnair wydał jej zaświadczenie o zgłoszeniu szkody.

11 Towarzystwo Fennia wypłaciło więc K. Mäkelä Dermedesiotis odszkodowanie z tytułu poniesionej straty, a następnie – po wstąpieniu przez to towarzystwo w prawa ubezpieczonej – w dniu 2 września 2011 r. wytoczyło powództwo odszkodowawcze przed Helsingin käräjäoikeus (sądem pierwszej instancji, Helsinki).

12 Finnair zakwestionował dopuszczalność tego powództwa, podnosząc zasadniczo, że K. Mäkelä Dermedesiotis nie wniosła skargi na piśmie w przewidzianym w art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej terminie 7 dni od dnia odbioru bagażu.

13 Wyrokiem z dnia 4 września 2012 r. Helsingin käräjäoikeus (sąd pierwszej instancji, Helsinki) orzekł na korzyść Finnairu, oddalając powództwo odszkodowawcze.

14 Towarzystwo Fennia wniosło apelację od tego wyroku do Helsingin hovioikeus (sądu apelacyjnego, Helsinki).

15 Sąd ten przeanalizował w szczególności zamieszczone na stronie internetowej Finnairu instrukcje dla pasażerów, które zawierały różne wskazówki dotyczące zgłaszania szkody i konkretnie składania skargi na piśmie. Sąd ten stwierdził, że zgłoszenia szkody można było dokonać telefonicznie, natomiast skarga na piśmie musiała zostać złożona na specjalnym formularzu w terminie siedmiu dni od odebrania bagażu. Helsingin hovioikeus (sąd apelacyjny w Helsinkach) stwierdził, że instrukcje wynikające ze strony internetowej Finnairu „są z perspektywy pasażera lotniczego jako konsumenta niedostatecznie jasne i jednoznaczne". Ponieważ w ocenie tego sądu w instrukcjach nie wyszczególniono, jakie znaczenie ma zgłoszenie szkody, pasażer będący konsumentem mógł odnieść uzasadnione wrażenie, że wymogi formalnej skargi na piśmie może spełnić również skarga zgłoszona telefonicznie i zarejestrowana przez pracownika przedsiębiorstwa. W tym wypadku K. Mäkelä Dermedesiotis szczegółowo opisała poniesioną szkodę, a wydane jej przez tego przewoźnika pisemne zaświadczenie o zgłoszeniu szkody potwierdza okoliczność, że skarga została w terminie zarejestrowana w systemie informatycznym Finnairu. Co więcej, wskazany przewoźnik lotniczy otrzymał rzeczone zgłoszenie szkody, ale nie poinformował K. Mäkelä Dermedesiotis, że uznaje takie zgłoszenie za niedostateczne na potrzeby dalszego ponoszenia jego odpowiedzialności ani że konieczne jest także złożenie skargi w formie pisemnej.

16 Orzeczeniem z dnia 28 lutego 2014 r. Helsingin hovioikeus (sąd apelacyjny w Helsinkach) zmienił wyrok Helsingin käräjäoikeus (sądu pierwszej instancji w Helsinkach) i zasądził od Finnairu zapłatę odszkodowania na rzecz towarzystwa ubezpieczeniowego Fennia.

17 Finnair wniósł apelację od tego wyroku do sądu odsyłającego, Korkein oikeus (sądu najwyższego, Finlandia). W uzasadnieniu apelacji wskazany przewoźnik lotniczy podniósł w szczególności, że wbrew stanowisku Helsingin käräjäoikeus (sądu pierwszej instancji w Helsinkach) Helsingin hovioikeus (sąd apelacyjny w Helsinkach) dokonał błędnej interpretacji art. 31 konwencji montrealskiej.

18 W tych okolicznościach Korkein oikeus (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że zachowanie prawa do wystąpienia z powództwem obok złożenia skargi w terminie zakłada, iż skarga w wyznaczonym terminie zostanie złożona w formie pisemnej w rozumieniu art. 31 ust. 3 tego aktu?

2) W wypadku gdy zachowanie prawa do wystąpienia z powództwem zakłada, że skargę składa się w terminie w formie pisemnej, to czy art. 31 ust. 3 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, iż wymóg formy pisemnej jest dochowany poprzez zastosowanie postępowania elektronicznego i także przez zapisanie zgłoszonej szkody w systemie [informatycznym] przewoźnika?

3) Czy konwencja montrealska stoi na przeszkodzie wykładni, zgodnie z którą wymóg formy pisemnej należy uznać za dochowany, gdy przedstawiciel przewoźnika zapisuje za wiedzą pasażera ruchu lotniczego zgłoszenie skargi względnie skargę albo na papierze, albo elektronicznie w systemie [informatycznym] przewoźnika?

4) Czy art. 31 konwencji montrealskiej stawia względem skargi dalsze wymogi pod względem treści ponad to, że przewoźnika należy powiadomić o powstałej szkodzie?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

Uwagi wstępne

19 Należy wyjaśnić, że konwencja montrealska została podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r., a następnie zatwierdzona w jej imieniu przez Radę Unii Europejskiej w dniu 5 kwietnia 2001 r. Konwencja ta weszła w życie w odniesieniu do Unii Europejskiej w dniu 28 czerwca 2004 r.

20 Od wskazanej daty postanowienia konwencji montrealskiej stanowią integralną część porządku prawnego Unii, w związku z czym Trybunał jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym w przedmiocie jej wykładni (zob. podobnie wyroki: z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 36; a także z dnia 6 maja 2010 r., Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 20).

21 W tym względzie art. 31 sporządzonej w dniu 23 maja 1969 r. Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów, kodyfikujący ogólne międzynarodowe prawo zwyczajowe obowiązujące w stosunku do Unii, uściśla, że umowę międzynarodową należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w niej wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle przedmiotu i celu owej umowy (wyrok z dnia 17 lutego 2016 r., Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, pkt 24).

22 To w świetle tych rozważań należy w niniejszej sprawie dokonać wykładni właściwych postanowień konwencji montrealskiej.

W przedmiocie pytania pierwszego

23 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że w terminach przewidzianych w ust. 2 wskazanego artykułu skarga powinna zostać złożona na piśmie, zgodnie z ust. 3 tego artykułu, pod rygorem niedopuszczalności wszelkiego rodzaju powództw przeciwko przewoźnikowi.

24 W tym względzie należy przede wszystkim wskazać, że z art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej wynika w szczególności, że w przypadku powstania szkody osoba posiadająca tytuł do dostawy musi wnieść skargę do przewoźnika bezzwłocznie po odkryciu szkody i najpóźniej w przewidzianych w tym postanowieniu terminach, odpowiednio dla bagażu i ładunku.

25 Ponadto zgodnie z art. 31 ust. 3 tej konwencji każda skarga musi mieć formę pisemną i zostać przekazana lub wysłana w przewidzianych dla jej wniesienia terminach.

26 Postanowienia zawarte w art. 31 ust. 2 i 3 konwencji montrealskiej mają natomiast charakter uzupełniający. O ile w art. 31 ust. 2 tej konwencji ograniczono się do ustalenia terminów, w których różne rodzaje skarg powinny być zgłaszane przewoźnikowi lotniczemu, o tyle w art. 31 ust. 3 tej konwencji wyjaśniono, po pierwsze, w jaki sposób skargi te należy zgłaszać przewoźnikowi, a po drugie, w jakiej formie owe skargi powinny być wnoszone, przy czym uściślenie to pozostaje bez wpływu na obowiązek dochowania terminów przewidzianych w art. 31 ust. 2.

27 Wynika stąd, że art. 31 ust. 2 w związku z art. 31 ust. 3 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że wymagają one, aby skarga została złożona w formie pisemnej i przedstawiona przewoźnikowi lotniczemu w terminach przewidzianych w art. 31 ust. 2 tej konwencji.

28 Dalej, zgodnie z art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej, jeśli w przewidzianych terminach nie zostanie wniesiona żadna skarga, przeciwko przewoźnikowi nie przysługuje prawo do powództwa, z wyjątkiem przypadku nadużycia finansowego z jego strony.

29 Wynika stąd, że ten, kto podnosi, że poniósł szkodę ze względu na uszkodzenie bagażu lub ładunku, powinien wnieść skargę do przewoźnika lotniczego w terminach przewidzianych w art. 31 ust. 2 tej konwencji, pod rygorem niedopuszczalności wszelkiego rodzaju powództw przeciwko temu przewoźnikowi.

30 Ponadto, ze względu na szczególny związek między art. 31 ust. 2 a art. 31 ust. 3 konwencji montrealskiej, o którym wspomniano w pkt 26 niniejszego wyroku, skargi nie można uznać za skutecznie wniesioną do przewoźnika lotniczego w przewidzianych terminach w rozumieniu ust. 4 tego artykułu, jeżeli nie została ona wniesiona w formie pisemnej, zgodnie z wymogiem określonym w ust. 3 wskazanego artykułu.

31 Z całości powyższych rozważań wynika, że na pytanie pierwsze należy udzielić odpowiedzi, iż art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że w terminach przewidzianych w ust. 2 tego artykułu skarga powinna zostać złożona w formie pisemnej, zgodnie z ust. 3 wskazanego artykułu, pod rygorem niedopuszczalności wszelkiego rodzaju powództw przeciwko temu przewoźnikowi.

W przedmiocie pytania drugiego

32 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy skarga taka jak ta, o której mowa w postępowaniu głównym, zarejestrowana w systemie informatycznym przewoźnika lotniczego, spełnia wymóg formy pisemnej, przewidziany w art. 31 ust. 3 konwencji montrealskiej.

33 W tym względzie należy zaznaczyć, że zgodnie z powszechnym rozumieniem przymiotnik „pisemny” odnosi się do ogółu znaków graficznych, które posiadają jakieś znaczenie.

34 Co więcej, zarówno w świetle motywu trzeciego preambuły konwencji montrealskiej, w którym przypomniano wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym, jak i w świetle zasady sprawiedliwej równowagi interesów, o której mowa w akapicie piątym preambuły tej konwencji, wymóg formy pisemnej nie może prowadzić do nadmiernego ograniczenia konkretnego sposobu złożenia skargi, jaki pasażer może wybrać, o ile pasażer ten jest możliwy do zidentyfikowania jako autor skargi.

35 Wobec tego w kontekście art. 31 konwencji przymiotnik „pisemny” należy rozumieć jako odnoszący się do całego zbioru znaków graficznych posiadających jakieś znaczenie, niezależnie od tego, czy skarga została sporządzona ręcznie, wydrukowana na papierze, czy też zarejestrowana w formie elektronicznej.

36 Należy zatem uznać, że skarga taka jak ta, o której mowa w postępowaniu głównym, zarejestrowana w systemie informatycznym przewoźnika lotniczego, spełnia wymóg formy pisemnej przewidziany w art. 31 ust. 3 konwencji montrealskiej.

37 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy udzielić odpowiedzi, że skarga taka jak ta, o której mowa w postępowaniu głównym, zarejestrowana w systemie informatycznym przewoźnika lotniczego, spełnia wymóg formy pisemnej przewidziany w art. 31 ust. 3 konwencji montrealskiej.

W przedmiocie pytania trzeciego

38 Poprzez pytanie trzecie sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 31 ust. 2 i 3 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie temu, aby wymóg formy pisemnej uznać za spełniony, w sytuacji gdy przedstawiciel przewoźnika lotniczego zapisuje za wiedzą pasażera zgłoszenie szkody albo na papierze, albo elektronicznie poprzez wprowadzenie go do systemu informatycznego tego przewoźnika.

39 Jak wskazano w pkt 24 i 25 niniejszego wyroku, w szczególności z art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej wynika, że w przypadku powstania szkody osoba posiadająca tytuł do dostawy musi wnieść skargę do przewoźnika w wyznaczonych terminach. Ponadto zgodnie z art. 31 ust. 3 tej konwencji każda skarga musi mieć formę pisemną i być przekazana lub wysłana w przewidzianym dla jej wniesienia terminie.

40 Z jasnego brzmienia tych postanowień, odczytywanych w powiązaniu ze sobą, wynika, że osoba posiadająca tytuł do dostawy, taka jak występująca w postępowaniu głównym pasażerka, której bagaż rejestrowany został uszkodzony, powinna złożyć skargę i skierować ją do właściwego przewoźnika lotniczego.

41 To zainteresowany pasażer jest bowiem w stanie stwierdzić fakt zaistnienia szkody i dysponuje informacjami niezbędnymi do wykazania charakteru i wartości konkretnych przedmiotów, które zostały uszkodzone, a także, ostatecznie, określenia wysokości tej szkody.

42 Chociaż złożenie skargi leży wyłącznie w gestii pasażera, to z treści art. 31 konwencji montrealskiej nie wynika wcale, że przy wnoszeniu swej skargi nie może on korzystać z pomocy innych osób.

43 Odmienna wykładnia stałaby zresztą w sprzeczności z wynikającym z akapitu trzeciego preambuły do tej konwencji celem ochrony interesów konsumenta w transporcie lotniczym, który to cel powinien zostać uwzględniony w myśl przypomnianego w pkt 21 niniejszego wyroku orzecznictwa Trybunału.

44 Przysługujące pasażerowi uprawnienie do skorzystania z pomocy innych osób pozwala mu także – jak miało to miejsce w sprawie rozpatrywanej w postępowaniu głównym – na skorzystanie z pomocy przedstawiciela przewoźnika lotniczego, polegającej na ujęciu złożonego przezeń oświadczenia ustnego w formie pisemnej i wprowadzeniu go do utworzonego w tym celu systemu informatycznego tego przewoźnika.

45 Nie można zaprzeczyć, że odpowiednie interesy pasażera i przewoźnika lotniczego, którego ów przedstawiciel jest pracownikiem, są odmienne, a wręcz przeciwstawne. Ten pierwszy podnosi bowiem, że w jego bagażu powstała szkoda, za którą odpowiedzialność ma ponosić ten drugi.

46 Cel ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym transporcie lotniczym, jak też potrzeba zapewnienia, aby ustne oświadczenie pasażera zostało spisane wiernie i uczciwie, mogą zostać w wystarczający sposób zagwarantowane poprzez zapewnienie, aby dany pasażer mógł sprawdzić prawidłowość tekstu skargi, ujętej w formie pisemnej i wprowadzonej do systemu informatycznego przez przedstawiciela przewoźnika lotniczego, oraz aby w stosownym wypadku mógł on poprawić, uzupełnić lub całkowicie zmienić jej treść przed upływem terminu przewidzianego w art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej.

47 W związku z powyższym art. 31 ust. 2 i 3 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie temu, aby wymóg formy pisemnej uznać za spełniony, w sytuacji gdy przedstawiciel przewoźnika lotniczego zapisuje za wiedzą pasażera zgłoszenie szkody albo na papierze, albo elektronicznie poprzez wprowadzenie go do systemu informatycznego tego przewoźnika, pod

warunkiem że pasażer ten może zweryfikować prawidłowość treści skargi, która została zapisana i wprowadzona do tego systemu, a w stosownym wypadku poprawić, uzupełnić lub całkowicie zmienić jej treść przed upływem terminu przewidzianego w art. 31 ust. 2 tej konwencji.

W przedmiocie pytania czwartego

48 Poprzez pytanie czwarte sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 31 konwencji montrealskiej stawia względem skargi dalsze wymogi dotyczące jej treści oprócz wymogu, aby przewoźnik lotniczy został powiadomiony o powstałej szkodzie.

49 W tym względzie z treści art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej wynika w szczególności, że odebranie bagażu rejestrowanego, bez skargi, przez osobę posiadającą tytuł do tego bagażu stwarza domniemanie wzruszalne, że bagaż ten został dostarczony w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym lub zapisem zawartym w innych środkach określonych w art. 3 ust. 2 tej konwencji.

50 Z treści tego postanowienia wynika, że celem skierowanej do przewoźnika lotniczego skargi takiej jak ta, o której mowa w postępowaniu głównym, jest poinformowanie tego przewoźnika o tym, że bagaż rejestrowany nie został dostarczony w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym lub zapisem zawartym w innych środkach określonych w art. 3 ust. 2 tej konwencji.

51 Następnie, co się tyczy kontekstu, w który wpisuje się art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej, należy zaznaczyć, że w myśl pierwszej części zdania pierwszego art. 17 ust. 2 tej konwencji przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za szkodę powstałą w przypadku zniszczenia, utraty lub uszkodzenia bagażu rejestrowanego.

52 Wynika stąd, że art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej, odczytywany w świetle pierwszej części zdania pierwszego art. 17 ust. 2 tej konwencji, należy interpretować w ten sposób, że skarga złożona przez danego pasażera, taka jak ta, która została wniesiona w sprawie rozpatrywanej w postępowaniu głównym, ma na celu poinformowanie przewoźnika lotniczego o fakcie powstania szkody.

53 Ponieważ jednak – jak wynika z odpowiedzi udzielonej na pytania pierwsze i drugie, w art. 31 ust. 2–4 konwencji montrealskiej ograniczono się do określenia, po pierwsze, terminów, w których różne rodzaje skarg winny być wnoszone do przewoźnika, po drugie, w jaki sposób i w jakiej formie skargi te należy zgłaszać przewoźnikowi, a wreszcie konsekwencji niedopełnienia wszystkich tych wymogów, to artykuł ten nie ustanawia żadnego warunku w odniesieniu do treści owych skarg.

54 Wobec powyższego art. 31 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że nie stawia względem skargi dalszych wymogów dotyczących jej treści oprócz wymogu, aby przewoźnik lotniczy został powiadomiony o powstałej szkodzie.

W przedmiocie kosztów

55 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 31 ust. 4 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. i zatwierdzonej w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 2001/539/WE z dnia**

5 kwietnia 2001 r. należy interpretować w ten sposób, że w terminach przewidzianych w ust. 2 tego artykułu skarga powinna zostać złożona w formie pisemnej, zgodnie z ust. 3 wskazanego artykułu, pod rygorem niedopuszczalności wszelkiego rodzaju powództw przeciwko temu przewoźnikowi.

2) **Skarga taka jak ta, o której mowa w postępowaniu głównym, zarejestrowana w systemie informatycznym przewoźnika lotniczego, spełnia wymóg formy pisemnej przewidziany w art. 31 ust. 3 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r.**

3) **Artykuł 31 ust. 2 i 3 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie temu, aby wymóg formy pisemnej uznać za spełniony, w sytuacji gdy przedstawiciel przewoźnika lotniczego zapisuje za wiedzą pasażera zgłoszenie szkody albo na papierze, albo elektronicznie poprzez wprowadzenie go do systemu informatycznego tego przewoźnika, pod warunkiem że pasażer ten może zweryfikować prawidłowość treści skargi, która została zapisana i wprowadzona do tego systemu, a w stosownym wypadku poprawić, uzupełnić lub całkowicie zmienić jej treść przed upływem terminu przewidzianego w art. 31 ust. 2 tej konwencji.**

4) **Artykuł 31 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., należy interpretować w ten sposób, że nie stawia względem skargi dalszych wymogów dotyczących jej treści oprócz wymogu, aby przewoźnik lotniczy został powiadomiony o powstałej szkodzie.**

Podpisy