Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

5. juni 2025 *

»Præjudiciel forelæggelse – international luftbefordring – Montrealkonventionen – luftfartsselskabers erstatningsansvar – artikel 19 – skader, som skyldes forsinket transport af passagerer, bagage eller gods – artikel 31, stk. 2 – rettidig indgivelse af klager – klage før det tidspunkt, hvor den pågældende bagage er blevet udleveret til den udleveringsberettigede«

I sag C-292/24,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landgericht Frankfurt am Main (den regionale appeldomstol i Frankfurt am Main, Tyskland) ved afgørelse af 2. januar 2024, indgået til Domstolen den 25. april 2024, i sagen

AD

mod

Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, S. Rodin (refererende dommer), og dommerne N. Piçarra og O. Spineanu-Matei,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– AD ved Rechtsanwalt M. Hotes,

– Europa-Kommissionen ved G. von Rintelen og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

* Processprog: tysk.

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 31, stk. 2, andet punktum, 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 2001, L 194, s. 38, herefter »Montrealkonventionen«), som for så vidt angår Den Europæiske Union trådte i kraft den 28. juni 2004.

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem AD, en luftfartspassager, og Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal (herefter »Iberia«), et luftfartsselskab, om dette sidstnævntes erstatningsansvar for skader, som skyldes forsinket transport af bagagen tilhørende AD og dennes medrejsende.

Retsforskrifter

Montrealkonventionen

3 I henhold til tredje betragtning til Montrealkonventionen er de kontraherende stater i denne konvention 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 betragtning til denne konvention angiver, at »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 19 med overskriften »Forsinkelse« fastsætter følgende:

»Luftfartsselskabet er ansvarligt for skader, som skyldes forsinket transport af passagerer, bagage eller gods. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt for skader, som skyldes forsinkelse, hvis det godtgør, at det selv, dets ansatte og dets agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at gøre det.«

6 Denne konventions artikel 31 med overskriften »Rettidig indgivelse af klager«, bestemmer følgende:

»1. En kvittering uden forbehold fra den person, som har ret til at få indchecket bagage eller gods udleveret, betragtes umiddelbart som bevis på, at bagagen eller godset er blevet leveret i god behold i overensstemmelse med transportdokumentet eller en anden form for registrering, jf. artikel 3, stk. 2, og artikel 4, stk. 2.

2. I tilfælde af skader skal den udleveringsberettigede straks klage til luftfartsselskabet, når skaden er opdaget, dvs. senest syv dage efter modtagelsen, når det gælder indchecket bagage, og senest 14 dage efter modtagelsen, når det drejer sig om gods. Ved forsinkelse skal klagen indgives senest 21 dage efter det tidspunkt, hvor den udleveringsberettigede fik bagagen eller godset udleveret.

3. Enhver klage skal ske skriftligt og indgives eller indsendes inden for de nævnte frister.

4. Fremsættes der ingen klager inden for de nævnte frister, kan luftfartsselskabet ikke drages til ansvar, medmindre det har gjort sig skyldigt i svig.«

EU-retten

7 Artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage (EFT 1997, L 285, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EFT 2002, L 140, s. 2), fastsætter, at »Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar«.

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

8 Den 15. december 2021 gennemførte AD og to andre personer en flyvning reserveret hos Iberia fra Frankfurt am Main (Tyskland) til Panama City (Panama) med mellemlanding i Madrid (Spanien). Da deres bagage ikke nåede frem til Panama, indgav AD samme dag en anmeldelse om bortkomsten af denne bagage og kontaktede Iberias bagageinformation telefonisk.

9 På grund af situationen udskød AD og dennes medpassagerer den videre rejse, og AD meddelte via en kontaktformular fra Iberia, at den pågældende ønskede at blive kontaktet personligt af dette luftfartsselskab senest den 18. december 2021, og at AD, i tilfælde af at dette ikke lykkedes, ville købe erstatningsudstyr og fortsætte rejsen. I mangel af svar fra Iberia købte AD og dennes medpassagerer dette erstatningsudstyr. Først efter købet af dette erstatningsudstyr den 20. december 2021 blev den nævnte bagage udleveret i Panama City.

10 Ved et søgsmål anlagt ved Amtsgericht Frankfurt am Main (byretten i Frankfurt am Main, Tyskland) krævede AD i egen ret og efter at være indtrådt i sine medrejsendes ret over for Iberia tilbagebetaling af de nævnte udgifter til erstatningsudstyret, befordringsudgifter og udgifterne til en erstatningsflybillet.

11 Den pågældende ret frifandt Iberia ved dom af 30. januar 2023 med henvisning til, at den klagefrist, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, andet punktum, ikke var blevet overholdt, og at den i denne konventions artikel 31, stk. 4, fastsatte undtagelse heller ikke fandt anvendelse.

12 AD har iværksat appel til prøvelse af dommen ved Landgericht Frankfurt am Main (den regionale appeldomstol i Frankfurt am Main, Tyskland), som er den forelæggende ret.

13 AD er af den opfattelse, at dennes erklæring, hvorved Iberia blev pålagt at kontakte AD senest den 18. december 2021, udgjorde en foregrebet indgivelse af en klage, som behørigt underrettede Iberia om en umiddelbart forestående skade og overholdt den klagefrist, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, andet punktum. Henset til, at Iberia var bekendt, at AD ikke var blevet personligt kontaktet inden for den af AD fastsatte frist, og at den pågældende bagage på dette tidspunkt ikke var blevet udleveret, havde luftfartsselskabet allerede fået kendskab til, at der på det nævnte tidspunkt var indtrådt en skade som omhandlet i denne bestemmelse. Det var derfor ikke nødvendigt at fastsætte en ny frist efter udleveringen af denne bagage.

14 Iberia er derimod af den opfattelse, at en skade reelt først kan vurderes efter udleveringen af den nævnte bagage.

15 På denne baggrund har Landgericht Frankfurt am Main (den regionale appeldomstol i Frankfurt am Main) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Fastsætter artikel 31, stk. 2, andet punktum, i Montrealkonventionen en præklusiv frist, og skal bestemmelsen nødvendigvis fortolkes således, at en klage skal indgives senest 21 dage efter det tidspunkt, hvor bagagen er blevet tilbageleveret, eller kan en klage også indgives allerede inden tilbageleveringen af bagagen?«

Det præjudicielle spørgsmål

16 Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, andet punktum, skal fortolkes således, at en klage som følge af forsinket transport af bagage absolut skal indgives inden for en frist på 21 dage efter det tidspunkt, hvor den pågældende bagage er blevet udleveret til den udleveringsberettigede, eller således, at denne klage kan indgives før dette tidspunkt.

17 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at i medfør af artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002, er Den Europæiske Unions luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.

18 Fra datoen for Montrealkonventionens ikrafttræden for så vidt angår Unionen, dvs. den 28. juni 2004, udgør bestemmelserne i denne konvention en integrerende del af Unionens retsorden, og Domstolen har følgelig kompetence til at træffe præjudiciel afgørelse om fortolkningen heraf (jf. i denne retning dom af 17.2.2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, præmis 22 og 23 samt den deri nævnte retspraksis).

19 Hvad angår en sådan fortolkning præciserer artikel 31 i Wienerkonventionen af 23. maj 1969 om traktatretten (*United Nations Treaty Series*, bind 1155, s. 331), som afspejler international sædvaneret, og hvis bestemmelser indgår i Unionens retsorden, at en traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der må tillægges traktatens udtryk i dens sammenhæng og belyst af dens hensigt og formål (dom af 20.10.2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, præmis 22 og den deri nævnte retspraksis).

20 I denne forbindelse fremgår det indledningsvis af ordlyden af Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, andet punktum, at ved forsinkelse skal klagen indgives af den udleveringsberettigede til luftfartsselskabet senest 21 dage efter det tidspunkt, hvor den udleveringsberettigede fik bagagen eller godset udleveret.

21 Selv om denne bestemmelse fastsætter en præklusiv frist på 21 dage fra det tidspunkt, hvor bagagen er blevet udleveret med henblik på at indgive en sådan klage, fastlægger bestemmelsen kun den sidste dag af den frist, hvorefter det principielt ikke længere er muligt gyldigt at indgive denne klage. En bogstavelig fortolkning af ordlyden af denne bestemmelse tyder på, at den nævnte klage kan indgives på et hvilket som helst tidspunkt mellem konstateringen af en forsinkelse i leveringen af bagage eller gods og udløbet af denne frist, og derfor også forud for dette tidspunkt.

22 Under disse omstændigheder skal det fastslås, at selv om Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, ikke udtrykkeligt fastsætter en mulighed for at indgive en klage før det tidspunkt, hvor den pågældende bagage udleveres, kan denne bestemmelse fortolkes således, at en klage i henhold hertil kan indgives før dette tidspunkt.

23 Det skal herefter afgøres, om denne fortolkning af ordlyden af Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, andet punktum, bekræftes af den sammenhæng, hvori denne bestemmelse indgår.

24 Det skal i denne forbindelse for det første konstateres, at Montrealkonventionens artikel 31, stk. 1, fastsætter, at en kvittering uden forbehold fra den person, som har ret til at få indchecket bagage udleveret, umiddelbart betragtes som bevis på, at bagagen er blevet leveret i god behold i overensstemmelse med transportdokumentet eller en anden form for registrering, jf. denne konventions artikel 3, stk. 2.

25 Formålet med en klage såsom den i hovedsagen omhandlede, som en passager har fremsendt til luftfartsselskabet, er således at give dette transporterende luftfartsselskab underretning om, at den indcheckede bagage ikke er blevet leveret i god behold og/eller i overensstemmelse med transportdokumentet eller en anden form for registrering, jf. den nævnte konventions artikel 3, stk. 2 (jf. i denne retning dom af 12.4.2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, præmis 50), navnlig med hensyn til det tidspunkt, hvor en sådan levering skulle finde sted.

26 For det andet fremgår det af ordlyden af Montrealkonventionens artikel 19, første punktum, at »[l]uftfartsselskabet er ansvarligt for skader, som skyldes forsinket transport af passagerer, bagage eller gods«.

27 Heraf følger, at denne konventions artikel 31, stk. 1, sammenholdt med den nævnte konventions artikel 19, første punktum, skal fortolkes således, at en klage fra den berørte passager såsom den, der er indgivet i hovedsagen, har til formål at give luftfartsselskabet underretning om, at der er opstået en skade, som skyldes forsinket transport af bagage eller gods (jf. analogt dom af 12.4.2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, præmis 52).

28 Det skal således fastslås, at det ligeledes følger af den sammenhæng, hvori Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, andet punktum, indgår, at en skade, som skyldes forsinket transport af bagage, skal kunne meddeles det transporterende luftfartsselskab fra det øjeblik, hvor den berørte passager får kendskab til denne forsinkelse og senest inden for 21 dage efter det tidspunkt, hvor denne bagage er blevet udleveret til den pågældende, uden at denne passager skal afvente, at den pågældende får den nævnte bagage udleveret.

29 Denne konstatering bekræftes af den omstændighed, at luftfartsselskabet, således som det fremgår af Montrealkonventionens artikel 19, andet punktum, ikke er ansvarligt for skader, som skyldes forsinkelse, hvis det godtgør, at det selv, dets ansatte og dets agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at gøre det.

30 Som den forelæggende ret i det væsentlige har anført i anmodningen om præjudiciel afgørelse, kan indgivelsen af en klage til det pågældende luftfartsselskab vedrørende forsinket transport af bagage før det tidspunkt, hvor den pågældende bagage er blevet udleveret til den udleveringsberettigede, nemlig give det transporterende luftfartsselskab mulighed for hurtigst muligt at indhente de nødvendige oplysninger med henblik på at kunne føre et sådant bevis og således blive fritaget for sit erstatningsansvar i henhold til denne bestemmelse.

31 Fortolkningen i nærværende doms præmis 22 er endelig ligeledes i overensstemmelse med de formål, der forfølges med Montrealkonventionen. De kontraherende stater i denne konvention besluttede således i overensstemmelse med ordlyden af tredje betragtning til konventionen, som anerkendte, at »det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«, at indføre en ordning med objektivt ansvar for luftfartsselskaberne. Som det følger af femte betragtning til konventionen, forudsætter en sådan ordning, at en »rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser«, dvs. interesserne for luftfartsselskaber og passagerer, bevares (jf. i denne retning dom af 6.7.2023, Austrian Airlines (Førstehjælp ombord på et luftfartøj), C-510/21, EU:C:2023:550, præmis 25 og den deri nævnte retspraksis).

32 En fortolkning af den nævnte konventions artikel 31, stk. 2, andet punktum, der udelukker de berørte passagerers mulighed for at indgive en klage som følge af forsinket transport af bagage før det tidspunkt, hvor deres bagage er blevet udleveret til dem, skader således denne balance ved at underlægge gennemførelsen af formaliteten i form af en klage en yderligere unødvendig betingelse og er i øvrigt i strid med luftfartsselskabers interesser, således som det følger af nærværende doms præmis 30.

33 Det følger af det ovenstående, at det forelagte spørgsmål skal besvares med, at Montrealkonventionens artikel 31, stk. 2, andet punktum, skal fortolkes således, at en klage som følge af forsinket transport af bagage kan indgives før det tidspunkt, hvor den pågældende bagage er blevet udleveret til den udleveringsberettigede.

Sagsomkostninger

34 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 sagsomkostningerne. 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 (Ottende Afdeling) for ret:

Artikel 31, stk. 2, andet punktum, 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,

skal fortolkes således, at

en klage som følge af forsinket transport af bagage kan indgives før det tidspunkt, hvor den pågældende bagage er blevet udleveret til den udleveringsberettigede.

Underskrifter