Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 5 czerwca 2025 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Międzynarodowy transport lotniczy – Konwencja montrealska – Odpowiedzialność przewoźników lotniczych – Artykuł 19 – Szkoda wynikła z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku – Artykuł 31 ust. 2 – Terminowe zgłaszanie skarg – Skarga zgłoszone przed dniem, w którym dany bagaż został oddany do dyspozycji odbiorcy

W sprawie C-292/24

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) postanowieniem z dnia 2 stycznia 2024 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 25 kwietnia 2024 r., w postępowaniu:

AD

przeciwko

Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: S. Rodin (sprawozdawca), prezes izby, N. Piçarra i O. Spineanu-Matei, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Szpunar,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu AD – M. Hotes, Rechtsanwalt,

– w imieniu Komisji Europejskiej – G. von Rintelen i N. Yerrell, w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

* Język postępowania: niemiecki.

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 31 ust. 2 zdanie drugie Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38) (zwanej dalej „konwencją montrealską"), która w Unii Europejskiej weszła w życie w dniu 28 czerwca 2004 r.

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy AD, pasażerem lotniczym, a Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal (zwaną dalej „Iberią"), przewoźnikiem lotniczym, w przedmiocie odpowiedzialności Iberii za szkodę wynikającą z opóźnienia w przewozie lotniczym bagażu AD i osób z nim podróżujących.

Ramy prawne

Konwencja montrealska

3 Z motywu trzeciego konwencji montrealskiej wynika, że państwa będące jej stronami uznają „wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody".

4 W myśl motywu piątego owej konwencji „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 19 konwencji montrealskiej, zatytułowany „Opóźnienie", stanowi:

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, jeśli udowodni, że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody, lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków".

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 siedmiu 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 Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U. 1997, L 285, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 889/2002 z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. 2002, L 140, s. 2), „[o]dpowiedzialność przewoźnika lotniczego Wspólnoty w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

8 W dniu 15 grudnia 2021 r. AD i dwie inne osoby odbyły zarezerwowany w Iberii lot z Frankfurtu nad Menem (Niemcy) do Panama City (Panama) z międzylądowaniem w Madrycie (Hiszpania). Ponieważ ich bagaż nie przybył w odpowiednim czasie do Panama City, w tym samym dniu AD zgłosił zaginięcie tego bagażu i skontaktował się telefonicznie z biurem bagażu Iberii.

9 Ze względu na tę sytuację AD i osoby podróżujące z nim przełożyły dalszą podróż, a AD wskazał w formularzu kontaktowym Iberii, że chce, aby ów przewoźnik skontaktował się z nim osobiście nie później niż w dniu 18 grudnia 2021 r. W przeciwnym razie zakupią sprzęt zastępczy i będą kontynuować podróż. Wobec braku odpowiedzi ze strony Iberii zakupili oni ten sprzęt zastępczy. Dopiero po jego zakupie ich bagaż został dostarczony do Panama City w dniu 20 grudnia 2021 r.

10 W pozwie wniesionym do Amtsgericht Frankfurt am Main (sądu rejonowego we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) AD zażądał od Iberii, na mocy swoich własnych praw i przeniesionych praw podróżujących z nim osób, zwrotu kosztów sprzętu zastępczego, kosztów podróży i ceny biletów na lot zastępczy.

11 Wyrokiem z dnia 30 stycznia 2023 r. sąd ten oddalił ową skargę na tej podstawie, że nie dochowano terminu do wniesienia skargi przewidzianego w art. 31 ust. 2 zdanie drugie konwencji montrealskiej oraz że wyjątek przewidziany w art. 31 ust. 4 tej konwencji również nie ma zastosowania.

12 AD wniósł apelację od tego wyroku do Landgericht Frankfurt am Main (sądu krajowego we Frankfurcie nad Menem, Niemcy), który jest sądem odsyłającym.

13 AD uważa, że jego zawiadomienie, w którym zwrócił się do Iberii o skontaktowanie się z nim do dnia 18 grudnia 2021 r., stanowiło wcześniejszą skargę należycie informującą Iberię o ryzyku wystąpienia szkody i dochowującą terminu przewidzianego w art. 31 ust. 2 zdanie drugie konwencji montrealskiej. Zważywszy, że Iberia wiedziała, iż z AD nie skontaktowano się osobiście w wyznaczonym przez niego terminie oraz że w tym dniu bagaż ten nie został wydany, miała już ona wówczas wiedzę o wystąpieniu szkody w rozumieniu tego przepisu. W tej sytuacji nie było konieczności wyznaczania nowego terminu po wydaniu tego bagażu.

14 Iberia uważa natomiast, że dopiero po wydaniu bagażu można rzeczywiście ocenić wystąpienie szkody.

15 W powyższych okolicznościach Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 31 ust. 2 zdanie drugie konwencji montrealskiej ustanawia bezwzględny termin prekluzyjny i należy go interpretować w ten sposób, że skarga musi zostać wniesiona w ciągu 21 dni od zwrotu bagażu, czy też może ona zostać wniesiona również przed zwrotem bagażu?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

16 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 31 ust. 2 zdanie drugie konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że skargę z powodu opóźnienia w przewozie bagażu należy bezwzględnie złożyć w terminie 21 dni od dnia, w którym dany bagaż został oddany do dyspozycji jego odbiorcy, czy też owa skarga może zostać złożona przed tą datą.

17 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97, zmienionego rozporządzeniem nr 889/2002, odpowiedzialność przewoźnika lotniczego Unii Europejskiej w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność.

18 W konsekwencji od dnia wejścia w życie konwencji montrealskiej w odniesieniu do Unii, czyli od dnia 28 czerwca 2004 r., postanowienia tej konwencji stanowią integralną część porządku prawnego Unii, a Trybunał jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym w przedmiocie jej wykładni (zob. podobnie wyrok z dnia 17 lutego 2016 r., Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, pkt 22, 23 i przytoczone tam orzecznictwo).

19 Co się tyczy takiej wykładni, art. 31 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r. (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, s. 331), która odzwierciedla międzynarodowe prawo zwyczajowe i której postanowienia stanowią część porządku prawnego Unii, uściśla, że traktat należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu (wyrok z dnia 20 października 2022 r., Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).

20 W tym względzie przede wszystkim z brzmienia art. 31 ust. 2 zdanie drugie konwencji montrealskiej wynika, że w przypadku opóźnienia w odbiorze bagażu lub ładunku jego odbiorca jest zobowiązany do powiadomienia przewoźnika o swojej skardze najpóźniej w terminie 21 dni od dnia, w którym bagaż lub ładunek zostały oddane do jego dyspozycji.

21 O ile przepis ten ustanawia termin zawity wynoszący 21 dni od daty udostępnienia bagażu na złożenie takiej skargi, o tyle określa on jedynie ostatni dzień terminu, po upływie którego co do zasady nie jest już możliwe skuteczne wniesienie tej skargi. Wykładnia literalna brzmienia tego przepisu sugeruje, że skarga ta może zostać wniesiona w dowolnym momencie między stwierdzeniem opóźnienia w dostawie bagażu lub ładunku a upływem tego terminu, a więc nawet przed tą datą.

22 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że chociaż art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej nie przewiduje wyraźnie możliwości wniesienia skargi przed datą oddania danego bagażu do dyspozycji, to przepis ten można interpretować w ten sposób, że skargę na jego podstawie można złożyć przed tą datą.

23 Następnie należy ustalić, czy ta wykładnia oparta na brzmieniu art. 31 ust. 2 zdanie drugie konwencji montrealskiej znajduje potwierdzenie w kontekście, w jaki wpisuje się to postanowienie.

24 W tym względzie w pierwszej kolejności należy stwierdzić, że art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej przewiduje, iż odebranie bagażu rejestrowanego bez wniesienia skargi przez osobę posiadającą tytuł do tego bagażu stwarza wzruszalne domniemanie, 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.

25 Tak więc celem skargi takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym, skierowanej przez pasażera do przewoźnika lotniczego, jest poinformowanie tego przewoźnika o tym, że bagaż rejestrowany nie został dostarczony w dobrym stanie lub zgodnie z dokumentem przewozowym lub zapisem zawartym w innych środkach określonych w art. 3 ust. 2 tej konwencji (zob. podobnie wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 r., Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, pkt 50), w szczególności w odniesieniu do momentu, w którym miała nastąpić ta dostawa.

26 W drugiej kolejności, zgodnie z art. 19 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej, „[p]rzewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku”.

27 Wynika stąd, że art. 31 ust. 1 tej konwencji, odczytywany w świetle jej art. 19 zdanie pierwsze, 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 istnieniu szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie lotniczym bagażu lub ładunku (zob. analogicznie wyrok z dnia 12 kwietnia 2018 r., Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, pkt 52).

28 Należy zatem stwierdzić, że z kontekstu, w jaki wpisuje się art. 31 ust. 2 zdanie drugie konwencji montrealskiej, wynika również, że szkoda wynikająca z opóźnienia w przewozie bagażu drogą powietrzną powinna móc zostać zgłoszona przewoźnikowi lotniczemu od chwili, w której dany pasażer dowie się o tym opóźnieniu, a najpóźniej w ciągu 21 dni od dnia, w którym bagaż ten zostanie oddany do jego dyspozycji, przy czym pasażer ten nie musi czekać na oddanie mu do dyspozycji wspomnianego bagażu.

29 Stwierdzenie to znajduje ponadto potwierdzenie w fakcie, że – jak wynika z art. 19 zdanie drugie konwencji montrealskiej – przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, jeśli udowodni, że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody, lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków.

30 Jak bowiem wskazał w istocie sąd odsyłający we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, przekazanie danemu przewoźnikowi skargi dotyczącej opóźnienia w przewozie bagażu przed dniem, w którym dany bagaż zostaje oddany do dyspozycji odbiorcy, może

umożliwić temu przewoźnikowi jak najszybsze zebranie dowodów niezbędnych do przedstawienia takiego dowodu i zwolnienie go w ten sposób z odpowiedzialności na mocy tego przepisu.

31 Wreszcie wykładnia przedstawiona w pkt 22 niniejszego wyroku jest również zgodna z celami realizowanymi przez konwencję montrealską. Zgodnie bowiem z motywem trzecim tej konwencji państwa będące jej stronami, świadome „wag[i] zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzeb[y] sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody", postanowiły przewidzieć system nieograniczonej odpowiedzialności przewoźników lotniczych. Taki system oznacza, jak wynika z akapitu piątego tej konwencji, „sprawiedliwą równowagę interesów" przewoźników lotniczych i pasażerów [zob. podobnie wyrok z dnia 6 lipca 2023 r., Austrian Airlines (Pierwsza pomoc medyczna na pokładzie statku powietrznego), C-510/21, EU:C:2023:550, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo].

32 Tymczasem wykładnia art. 31 ust. 2 zdanie drugie wspomnianej konwencji wykluczająca możliwość wniesienia przez zainteresowanych pasażerów skargi z powodu opóźnienia w przewozie bagażu przed dniem, w którym ich bagaż został im oddany do dyspozycji, naruszałaby tę równowagę, uzależniając dopełnienie formalności wniesienia skargi od dodatkowej przesłanki, która nie jest niezbędna, a która ponadto byłaby sprzeczna z interesami przewoźników, jak wynika z pkt 30 niniejszego wyroku.

33 Z powyższego wynika, że na zadane pytanie należy odpowiedzieć, iż art. 31 ust. 2 zdanie drugie konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że skargę z powodu opóźnienia w przewozie bagażu można złożyć przed dniem, w którym dany bagaż został oddany do dyspozycji jego odbiorcy.

W przedmiocie kosztów

34 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 (ósma izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 31 ust. 2 zdanie drugie Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r.,

należy interpretować w ten sposób, że:

skargę z powodu opóźnienia w przewozie bagażu można złożyć przed dniem, w którym dany bagaż został oddany do dyspozycji jego odbiorcy.

Podpisy