Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 5 juni 2025*

”Begäran om förhandsavgörande – Internationella lufttransporter – Montrealkonventionen – Lufttrafikföretags skadeståndsansvar – Artikel 19 – Skada till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods – Artikel 31.2 – Tidsfrist för reklamationer – Reklamation som gjorts före den tidpunkt då det berörda bagaget ställs till mottagarens förfogande”

I mål C-292/24,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landgericht Frankfurt am Main (Regionala domstolen i Frankfurt am Main, Tyskland) genom beslut av den 2 januari 2024, som inkom till domstolen den 25 april 2024, i målet

AD

mot

Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden S. Rodin (referent) samt domarna N. Piçarra och O. Spineanu-Matei,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– AD, genom M. Hotes, Rechtsanwalt,

– Europeiska kommissionen, genom G. von Rintelen och N. Yerrell, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: tyska.

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 31.2 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, 2001, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen). Denna konvention trädde i kraft i Europeiska unionen den 28 juni 2004.

2 Begäran har framställts i ett mål mellan flygpassageraren AD och flygbolaget Iberia Líneas Aéreas de España SA (nedan kallat Iberia), angående Iberias ansvar för skada till följd av försening vid lufttransport av bagage tillhörigt AD och personer som reste med honom.

Tillämpliga bestämmelser

Montrealkonventionen:

3 Enligt tredje skälet i Montrealkonventionen erkänner de fördragsslutande parterna ”betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”.

4 I femte skälet i nämnda konvention anges att ”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”.

5 Artikel 19 i Montrealkonventionen, med rubriken ”Försening”, har följande lydelse:

”Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.”

6 I artikel 31 i konventionen, med rubriken ”Tidsfrist för reklamationer”, föreskrivs följande:

”1. Om inte annat visas, skall incheckat bagage eller gods som mottagaren tar emot utan anmärkning anses vara avlämnat i gott skick och i överensstämmelse med transporthandlingen eller den registrering på annat sätt som avses i artikel 3.2 och artikel 4.2.

2. Den person till vilke[n] bagaget eller godset skall avlämnas skall reklamera eventuella skador hos transportören omgående efter upptäckten, dock senast sju dagar från mottagandet när det gäller bagage och senast fjorton dagar från mottagandet i fråga om gods. Vid försening skall reklamation ske inom 21 dagar från den dag då bagaget eller godset ställdes till denna persons förfogande.

3. Reklamation skall göras skriftligen och skall ha lämnats eller avsänts inom den ovan angivna tiden.

4. Om någon reklamation inte görs inom den ovan angivna tiden, får talan föras mot transportören endast om denne förfarit svikligt.”

Unionsrätt

7 I artikel 3.1 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, 1997, s. 1), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, 2002, s. 2), föreskrivs att ”[e]tt EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar”.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

8 Den 15 december 2021 flög AD och två andra personer från Frankfurt am Main (Tyskland) till Panama City (Panama) med mellanlandning i Madrid (Spanien). Flygresan var bokad hos Iberia. Eftersom deras bagage inte anlände till Panama City i tid, anmälde AD samma dag att bagaget var försvunnet och kontaktade Iberias bagagespårningstjänst per telefon.

9 På grund av denna situation sköt AD och hans medresenärer upp sin fortsatta resa och AD angav i ett kontaktformulär till Iberia att han önskade bli personligen kontaktad av Iberia senast den 18 december 2021. I annat fall skulle de köpa ersättningsutrustning och fortsätta sin resa. Eftersom Iberia inte svarade köpte de denna ersättningsutrustning. Det var först efter köpet av ersättningsutrustning som bagaget levererades till Panama City, den 20 december 2021.

10 AD väckte talan vid Amtsgericht Frankfurt am Main (Distriktsdomstolen i Frankfurt am Main, Tyskland) och yrkade, för egen del och med åberopande av de rättigheter som hans medresenärer hade överlåtit till honom, att Iberia skulle ersätta kostnaderna för ersättningsutrustningen, färdkostnader och kostnaden motsvarande priset för ersättningsflygbiljetter.

11 Nämnda domstol ogillade talan genom dom av den 30 januari 2023, med motiveringen att tidsfristen för reklamation i artikel 31.2 andra meningen i Montrealkonvensionen inte hade iakttagits och att undantaget i artikel 31.4 i konventionen inte heller var tillämpligt.

12 AD överklagade denna dom till Landgericht Frankfurt am Main (Regionala domstolen i Frankfurt am Main, Tyskland), som är den hänskjutande domstolen.

13 AD anser att hans meddelande, i vilket han uppmanade Iberia att kontakta honom senast den 18 december 2021, utgjorde en förtida reklamation, genom vilken han vederbörligen informerade Iberia om att en skada var nära förestående, med iakttagande av den tidsfrist som föreskrivs i artikel 31.2 andra meningen i Montrealkonventionen. Eftersom Iberia var medvetet om att AD inte hade kontaktats personligen inom den frist som fastställts av honom och att bagaget vid denna tidpunkt inte hade levererats, hade Iberia redan vid denna tidpunkt kännedom om att det uppkommit en skada i den mening som avses i denna bestämmelse. I denna situation var det inte nödvändigt att fastställa en ny tidsfrist efter det att bagaget hade överlämnats.

14 Iberia anser däremot att det först är efter det att bagaget har lämnats ut som det är möjligt att verkligen bedöma om en skada har inträffat.

15 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Frankfurt am Main (Regionala domstolen i Frankfurt am Main) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till domstolen:

”Är artikel 31.2 andra meningen i Montrealkonventionen en absolut tidsfrist och måste den tolkas så, att reklamation måste göras inom 21 dagar efter det att bagaget har avlämnats eller kan reklamation också göras innan bagaget har avlämnats?”

Prövning av tolkningsfrågan

16 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 31.2 andra meningen i Montrealkonventionen ska tolkas så, att en reklamation till följd av en försening vid transport av bagage absolut måste göras inom 21 dagar från den dag då det berörda bagaget ställdes till mottagarens förfogande eller om reklamationen även kan göras före detta datum.

17 Domstolen erinrar inledningsvis om att ett EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage enligt artikel 3.1 i förordning nr 2027/97, i dess lydelse enligt förordning nr 889/2002, regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.

18 Från och med den dag då Montrealkonventionen trädde i kraft för unionens del, det vill säga den 28 juni 2004, utgör bestämmelserna i denna konvention således en integrerad del av unionens rättsordning och EU-domstolen är behörig att meddela förhandsavgöranden angående tolkningen av konventionen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 17 februari 2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, punkterna 22 och 23 samt där angiven rättspraxis).

19 Vad gäller en sådan tolkning preciseras det i artikel 31 i Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969 (United Nations Treaty Series, vol. 1155, s. 331), som återspeglar internationell sedvanerätt och vars bestämmelser ingår i unionens rättsordning, att ett traktat ska tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatets uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatets ändamål och syfte (dom av den 20 oktober 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, punkt 22 och där angiven rättspraxis).

20 I detta hänseende framgår det, först och främst, av ordalydelsen i artikel 31.2 andra meningen i Montrealkonventionen att mottagaren av bagaget eller godset, om detta avlämnas för sent, är skyldig att lämna in sin reklamation till transportören senast 21 dagar från den dag då det berörda bagaget eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

21 Även om det i denna bestämmelse föreskrivs att en sådan reklamation ska göras inom en preklusionsfrist på 21 dagar från den dag då bagaget ställdes till mottagarens förfogande, är det endast den sista dagen i den frist efter vilken det i princip inte längre är möjligt att göra en giltig reklamation som fastställs i bestämmelsen. En bokstavstolkning av denna bestämmelses lydelse tyder på att reklamationen kan göras när som helst från det att det konstateras att leveransen av bagaget eller godset är försenad till dess att denna frist har löpt ut, och således även före den dag då bagaget ställdes till mottagarens förfogande.

22 Under dessa omständigheter konstaterar domstolen att artikel 31.2 i Montrealkonventionen – även om det i den inte uttryckligen föreskrivs någon möjlighet att göra en reklamation innan det berörda bagaget har ställts till mottagarens förfogande – kan tolkas så, att en reklamation med stöd av denna bestämmelse kan göras före den dag då bagaget ställdes till mottagarens förfogande.

23 Det ska härefter fastställas huruvida denna tolkning, som grundar sig på lydelsen av artikel 31.2 andra meningen i Montrealkonventionen, stöds av det sammanhang i vilket denna bestämmelse ingår.

24 I detta hänseende ska det först konstateras att det i artikel 31.1 i Montrealkonventionen föreskrivs att incheckat bagage som mottagaren tar emot utan anmärkning, om inte annat visas, ska anses vara avlämnat i gott skick och i överensstämmelse med transporthandlingen eller den registrering på annat sätt som avses i artikel 3.2 i konventionen.

25 Syftet med en reklamation, såsom den som är aktuell i det nationella målet, som en passagerare lämnar in till ett lufttrafikföretag, är att upplysa detta företag om att det incheckade bagaget inte har avlämnats i gott skick och/eller i överensstämmelse med transporthandlingen eller den registrering på annat sätt som avses i artikel 3.2 i nämnda konvention (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 april 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punkt 50), särskilt med avseende på när ett sådant avlämnande skulle ha skett.

26 Vidare föreskrivs det i artikel 19 första meningen i Montrealkonventionen att ”[t]ransportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods”.

27 Av detta följer att artikel 31.1 i nämnda konvention, jämförd med artikel 19 första meningen i konventionen, ska tolkas så, att en reklamation som gjorts av den berörda passageraren, såsom den reklamation som ingetts i det nationella målet, syftar till att informera lufttrafikföretaget om att en försening vid lufttransport av bagage eller gods har gett upphov till en skada (se, analogt, dom av den 12 april 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punkt 52).

28 Det följer således även av det sammanhang i vilket artikel 31.2 andra meningen i Montrealkonventionen ingår att skador till följd av försening vid lufttransport av bagage ska kunna meddelas lufttrafikföretaget så snart den berörda passageraren får kännedom om förseningen och senast 21 dagar efter det att bagaget har ställts till flygpassagerarens förfogande, utan att passageraren behöver vänta på att bagaget ställs till hans eller hennes förfogande.

29 Detta stöds dessutom av det förhållandet att transportören, såsom framgår av artikel 19 andra meningen i Montrealkonventionen, inte ansvarar för skador till följd av en försening om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

30 Såsom den hänskjutande domstolen har påpekat i begäran om förhandsavgörande medför det förhållandet att en reklamation angående en försening vid transport av bagage inges till den berörda transportören innan det berörda bagaget ställts till mottagarens förfogande nämligen att den berörda transportören så snabbt som möjligt kan samla in de uppgifter som är nödvändiga för att kunna lägga fram sådan bevisning och således undgå ansvar enligt denna bestämmelse.

31 Tolkningen i punkt 22 ovan är även förenlig med de mål som eftersträvas med Montrealkonventionen. De fördragsslutande staterna, som enligt tredje skälet i denna konvention erkänner ”betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”, har nämligen beslutat att införa ett system med objektivt ansvar för lufttransportföretagen. Ett sådant system förutsätter, såsom framgår av femte skälet i konventionen, att det görs en ”rättvis sammanvägning av [lufttransportföretagens och passagerarnas] intressen” (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 juli 2023, Austrian Airlines (Första hjälpen ombord på ett luftfartyg), C-510/21, EU:C:2023:550, punkt 25 och där angiven rättspraxis).

32 En tolkning av artikel 31.2 andra meningen i konventionen som utesluter möjligheten för de berörda passagerarna att reklamera en försening vid transporten av bagaget innan bagaget ställts till deras förfogande skulle rubba denna jämvikt genom att utöka formkraven för en reklamation med ytterligare ett villkor, som inte är nödvändigt, och skulle för övrigt strida mot transportörernas intressen, såsom framgår av punkt 30 i förevarande dom.

33 Av dessa överväganden följer att den ställda frågan ska besvaras med att artikel 31.2 andra meningen i Montrealkonventionen ska tolkas så, att en reklamation till följd av en försening vid transport av bagage kan göras före den dag då det berörda bagaget ställdes till mottagarens förfogande.

Rättegångskostnader

34 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (åttonde avdelningen) följande:

Artikel 31.2 andra meningen 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,

ska tolkas så,

att en reklamation till följd av en försening vid transport av bagage kan göras före den dag då det berörda bagaget ställdes till mottagarens förfogande.

Underskrifter