FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
J. MAZÁK
fremsat den 26. januar 2010[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nr. 4 de Barcelona (Spanien) har forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Omfatter den erstatningsansvarsbegrænsning, der er fastsat i artikel 22, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen) af 28. maj 1999, såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade, der skyldes bortkomst af bagage?«

2. Den forelæggende ret finder, at Domstolens besvarelse af dette spørgsmål er afgørende for at kunne træffe afgørelse i en sag om erstatning for bortkomst af en kuffert tilhørende Axel Walz, som sidstnævnte har anlagt mod luftfartsselskabet Clickair SA (herefter »selskabet Clickair«).

3. Kuffertens bortkomst fandt sted den 4. juni 2007 i forbindelse med en flyvning fra Barcelona til Porto, der blev udført af selskabet Clickair. Alex Walz checkede kufferten ind til denne flyvning, men ved ankomsten til Porto blev hans kuffert ikke returneret til ham.

4. Alex Walz har stillet krav om en godtgørelse på 3 200 EUR, hvoraf 2 700 EUR svarer til værdien af den bortkomne bagage og 500 EUR for den ikke-økonomisk skade, sagsøgeren blev forvoldt ved dette tab. Selskabet Clickair har bestridt erstatningskravets størrelse, idet det overstiger den begrænsning af erstatningsansvaret i tilfælde af bortkomst af bagage, der er fastsat i artikel 22, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring af 28. maj 1999 (herefter »Montrealkonventionen«).

5. Den forelæggende ret har bemærket, at der i Montrealkonventionen ikke sondres

1 — Originalsprog: fransk.

mellem de skader, som transportøren hæfter for, og har heraf udledt, at begrænsningen af luftfartsselskabets erstatningsansvar må antages at omfatte såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade. Retten har imidlertid anført, at flere fortolkninger af Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, er mulige. Retten henviser særligt til Audiencia Provincial de Barcelonas afgørelse af 2. juli 2008, hvorefter den begrænsning af erstatningsansvaret i tilfælde af bortkomst af bagage, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, ikke samtidig omfatter økonomiske og ikke-økonomiske skader. I henhold til denne afgørelse er økonomisk skade på den ene side underlagt en begrænsning, mens ikke-økonomiske skader på den anden side er underlagt en anden begrænsning på samme beløb [2].

6. Sagsøgeren i hovedsagen, sagsøgte i hovedsagen samt Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg til Domstolen. Sagsøgte i hovedsagen har anmodet Domstolen om et retsmøde, der blev afholdt den 10. december 2009, med deltagelse af repræsentanter for sagsøgte i hovedsagen samt Kommissionen.

Retsforskrifter

Montrealkonventionen

7. Montrealkonventionen [3] er resultatet af den internationale diplomatiske luftretskonference den 10.-28. maj 1999 i Montreal. Den blev undertegnet af Fællesskabet den 9. december 1999 i medfør af artikel 300, stk. 2, EF, før den blev godkendt ved Rådets afgørelse af 5. april 2001 [4]. Konventionen trådte for så vidt angår Fællesskabet i kraft den 28. juni 2004.

8. Det fremgår af præamblen til Montrealkonventionen, at de kontraherende stater er 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«.

9. Montrealkonventionens kapitel III, som har overskriften »Luftfartselskabets erstatningsansvar og erstatningens omfang«, består af artikel 17-37.

2 — Under retsmødet for Domstolen har repræsentanten for sagsøgte i hovedsagen anført, at Audiencia Provincial de Barcelona efterfølgende har ændret holdning til dette spørgsmål, således at begrænsningen af erstatningsansvaret dækker såvel økonomisk som ikke-økonomisk skade.

3 — Konventionen er udfærdiget på fransk, engelsk, arabisk, kinesisk, spansk og russisk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

4 — EFT L 194, s. 38. Konventionens tekst er optrykt som bilag til denne afgørelse.

10. Luftfartsselskabets erstatningsansvar ved bortkomst af indchecket bagage er fastsat i konventionens artikel 17, stk. 2:

»Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indchecket bagage, hvis den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen, er indtruffet om bord i flyet eller på et tidspunkt, hvor den indcheckede bagage var i luftfartsselskabets forvaring. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt, i det omfang skaden skyldes bagagens egne fejl, mangler eller beskaffenhed. [...]«

11. Luftsfartsselskabets erstatningsansvar er imidlertid begrænset. I Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, bestemmes følgende:

»Ved bagagetransport er luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse begrænset til 1 000 særlige trækningsrettigheder for hver passager, medmindre passageren samtidig med bagagens indcheckning hos luftfartsselskabet har afgivet en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet og betalt et supplerende beløb, hvis dette forlanges. I så fald er luftfartsselskabet forpligtet til at udbetale et beløb, der ikke overskrider det opgivne beløb, medmindre det kan bevise, at beløbet er større end passagerens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.«

Forordning (EF) nr. 2027/97

12. Montrealkonventionens bestemmelser om luftfartsselskabernes erstatningsansvar er indarbejdet i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage [5] (herefter »forordning nr. 2027/97«) [6], der i denne henseende blev ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 [7].

13. I artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 bestemmes:

»Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.«

5 — EFT L 285, s. 1.

6 — Der findes også tilsvarende lovgivning vedrørende transportørers erstatningsansvar ved søtransport af passagerer. Det drejer sig om Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 392/2009 af 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer (EUT L 131, s. 24), hvorved protokollen af 2002 til Athenkonventionen af 1974 angående transport af passagerer og deres bagage til søs blev indarbejdet i fællesskabsretten.

7 — EFT L 140, s. 2.

Bedømmelse

14. Da det præjudicielle spørgsmål vedrører fortolkningen af en international konvention, skal der indledningsvis henvises til to forhold, der kan udledes af Domstolens praksis, og som efter min opfattelse er af betydning for besvarelsen af det forelagte præjudicielle spørgsmål.

15. For det første udgør Montrealkonventionen i sin egenskab af en aftale, der er indgået med hjemmel i artikel 300, stk. 2, EF, en integrerende del af fællesskabsretten, hvorfor Domstolen har kompetence til at træffe præjudiciel afgørelse om fortolkning af konventionen [8].

16. For det andet skal Montrealkonventionen, idet det er en international traktat, fortolkes såvel efter sin ordlyd som i lyset af konventionens formål. Det bestemmes herom i artikel 31 i Wienerkonventionen af 23. maj 1969 om traktatretten og Wienerkonventionen af 21. marts 1986 vedrørende retten til at indgå traktater mellem stater og internationale organisationer eller mellem internationale organisationer indbyrdes, som i denne forbindelse formaliserer den internationale sædvaneret på dette område, at en traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, som traktatens udtryk måtte tillægges i den sammenhæng, hvori de indgår, og i lyset af traktatens hensigt og formål [9]. Det skal hertil yderligere tilføjes, at Domstolens fortolkning af Montrealkonventionen skal bidrage til en ensartet fortolkning af konventionen ikke blot inden for Den Europæiske Union, men også blandt alle de kontraherende stater.

17. Det bemærkes desuden, at reglerne om luftfartsselskabers erstatningsansvar i Montrealkonventionens kapitel III, der generelt indeholder ufravigelige bestemmelser, ikke er udtømmende [10]. Bestemmelserne i dette kapitel fastlægger de grundlæggende principper, der regulerer luftfartsselskabernes erstatningsansvar, herunder bl.a. de retlige forhold, der ligger til grund for erstatningsansvaret, fritagelsesbetingelserne og begrænsningerne af erstatningsansvaret. Reguleringen af andre spørgsmål vedrørende erstatningsansvaret er overladt til de nationale lovgivninger.

18. I foreliggende tilfælde henledes Domstolens opmærksomhed med det præjudicielle spørgsmål på det erstatningsansvar, som et luftfartsselskab ifalder ved skader, der skyldes bortkomst af bagage, her konkret på begrænsningerne af dette erstatningsansvar.

8 — Jf. i denne retning dom af 30.4.1974, sag 181/73, Haegeman, Sml. s. 449, præmis 5, af 30.9.1987, sag 12/86, Demirel, Sml. s. 3719, præmis 7, af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403, præmis 36, af 10.7.2008, sag C-173/07, Emirates Airlines, Sml. I, s. 5237, præmis 43, og af 22.12.2008, sag C-549/07, Wallentin-Hermann, Sml. I, s. 11061, præmis 28.

9 — Jf. i denne retning dom af 20.11.2001, sag C-268/99, Jany m.fl., Sml. I, s. 8615, præmis 35, og IATA og ELFAA-dommen, nævnt ovenfor i fodnote 8, præmis 40.

10 — Det bemærkes, at lovgivningens stykvise karakter er almindelig for internationale traktater af denne art.

19. Det civilretlige erstatningsansvar, der her er tale om, forudsætter altid, at der foreligger en skade, og at der er årsagsforbindelse mellem skaden og et retligt forhold. Bortkomst af bagage er et af de retlige forhold, der i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, 18 og 19 kan medføre, at luftfartsselskabet ifalder erstatningsansvar i tilfælde af skade. Andre retlige forhold vedrører passagererne (død, tilskadekomst eller forsinkelse under befordringen), gods (ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse under transporten) samt bagagen (ødelæggelse, beskadigelse eller forsinkelse under transporten).

20. Hvad angår de ovennævnte retlige forhold sondres der i Montrealkonventionen mellem to forskellige ordninger for luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af skade. Erstatningsansvaret for tab ved en passagers død eller tilskadekomst er i almindelighed ubegrænset, hvorimod det erstatningsansvar, der ifaldes i alle andre tilfælde, herunder i tilfælde af bortkomst af bagage, er begrænset i henhold til Montrealkonventionens artikel 22.

21. I tilfælde af bortkomst af bagage, der er genstanden for denne sag, er erstatningsansvaret begrænset til 1 000 særlige trækningsrettigheder for hver passager [11]. Denne grænse for erstatningsansvaret udgør en finansiel grænse og dermed en grænse for erstatningen, og ikke en grænse for indholdet af luftfartsselskabets erstatningsansvar, således som dette er defineret i Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2. Hvis vi undersøger spørgsmålet om sondringen mellem økonomisk og ikke-økonomisk skade, drejer dette sig om indholdet af erstatningsansvaret i forhold til skadens art. Under alle omstændigheder er en begrænsning af erstatningen altid den samme, uanset indholdet af dette erstatningsansvar.

22. Derudover anvendes i Montrealkonventionen kun et alment begreb, »skade«, uden at der gives nogen præcisering heraf. Hverken på grundlag af ordlyden af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, eller af ordlyden af konventionens artikel 22, stk. 2, kan det udledes, at de kontraherende stater har ønsket at begrænse luftfartsselskabets erstatningsansvar til økonomisk skade eller derimod til ikke-økonomisk skade. Tilsvarende angiver Montrealkonventionen heller ikke erstatningens art, dvs. om det er det faktiske tab, indkomsttab eller også ethvert andet tab, der kan opgøres i penge, der skal erstattes. Det tilkommer national ret at udfylde begrebet »skade« og at præcisere erstatningens art.

23. Jeg finder i overensstemmelse med det ovenfor anførte, at Domstolen bør besvare det præjudicielle spørgsmål med, at luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af bortkomst af bagage er begrænset til 1 000 særlige trækningsrettigheder i alt for hver passager, uanset skadens eller erstatningens art. Da Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, foreskriver, at denne begrænsning også finder anvendelse i tilfælde af ødelæggelse, beskadigelse eller forsinkelse, gælder besvarelsen også i sådanne tilfælde.

11 — Den samme begrænsning er fastsat i tilfælde af ødelæggelse, beskadigelse eller forsinkelse af bagagen.

Forslag til afgørelse

24. Henset til det ovenfor anførte skal jeg foreslå Domstolen at besvare det af Juzgado de lo Mercantil nr. 4 de Barcelona forelagte præjudicielle spørgsmål som følger:

»Artikel 22, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, skal fortolkes således, at luftfartsselskabets erstatningsansvar ved bagagetransport i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse er begrænset til 1 000 særlige trækningsrettigheder i alt for hver passager, uanset skadens eller erstatningens art.«