CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
J. MAZÁK
van 26 januari 2010[1]

1. De Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Spanje) heeft het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„Dekt het maximumaansprakelijkheidsbedrag als bedoeld in artikel 22, lid 2, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, zowel de materiële als de immateriële schade die uit het verlies van bagage voortvloeit?"

2. De verwijzende rechter is van oordeel dat het antwoord van het Hof op deze vraag noodzakelijk is om uitspraak te kunnen doen over de schadevordering die A. Walz wegens het zoekraken van zijn koffer instelde tegen luchtvaartmaatschappij Clickair SA (hierna: „Clickair").

3. Die koffer raakte zoek op 4 juni 2007 tijdens een door Clickair verzorgde vlucht van Barcelona naar Porto. Walz had hem voor die vlucht aangegeven, maar kreeg hem bij aankomst te Porto niet terug.

4. Walz vordert in totaal 3 200 EUR schadevergoeding, waarvan 2 700 EUR ter vergoeding van de waarde van de zoekgeraakte bagage en 500 EUR ter vergoeding van de door dat verlies geleden immateriële schade. Clickair betwist het bedrag van de gevorderde schadevergoeding op grond dat dit het maximumaansprakelijkheidsbedrag in geval van verlies van bagage overschrijdt dat is vastgesteld in artikel 22, lid 2, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „Verdrag van Montreal").

5. De verwijzende rechter wijst erop dat het Verdrag van Montreal geen onderscheid

1 — Oorspronkelijke taal: Frans.

maakt naar het soort schade waarvoor de vervoerder aansprakelijk is, zodat het voor de vervoerder geldende maximumaansprakelijkheidsbedrag zowel de immateriële als de materiële schade moet omvatten. Desalniettemin geeft hij aan dat artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal op verschillende manieren kan worden uitgelegd. Hij vestigt in het bijzonder de aandacht op het arrest van de Audiencia Provincial de Barcelona van 2 juli 2008 volgens hetwelk het bij dat artikel vastgestelde maximumaansprakelijkheidsbedrag in geval van bagageverlies niet zowel de materiële als de immateriële schade dekt; volgens dat arrest geldt een maximumbedrag voor materiële schade en een maximumbedrag — van dezelfde hoogte — voor immateriële schade. [2]

6. Bij het Hof zijn opmerkingen ingediend door de verzoekende partij in het hoofdgeding, de verwerende partij in het hoofdgeding en de Commissie. De verwerende partij in het hoofdgeding heeft het Hof verzocht om een terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 10 december 2009 in aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de verwerende partij en de Commissie.

2 — Tijdens de terechtzitting van het Hof heeft de vertegenwoordiger van de verwerende partij in het hoofdgeding uiteengezet dat de Audiencia Provincial de Barcelona sindsdien haar benadering dienaangaande heeft gewijzigd, in die zin dat het maximumaansprakelijkheidsbedrag zowel immateriële als materiële schade dekt.

Rechtskader

Verdrag van Montreal

7. Het Verdrag van Montreal [3] is het resultaat van de van 10 tot en met 28 mei 1999 in Montreal gehouden internationale diplomatieke conferentie inzake luchtrecht. Het werd op 9 december 1999 door de Gemeenschap ondertekend op de grondslag van artikel 300, lid 2, EG en daarna bij besluit van de Raad van 5 april 2001 goedgekeurd. [4] Wat de Gemeenschap betreft, is het verdrag op 28 juni 2004 in werking getreden.

8. Blijkens de preambule van het Verdrag van Montreal hebben de staten die daarbij partij zijn „het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie" erkend.

9. De artikelen 17 tot en met 37 van het Verdrag van Montreal vormen hoofdstuk III, „Aansprakelijkheid van de vervoerder en omvang van de vergoeding van de schade".

3 — Het verdrag is opgesteld in het Frans, het Engels, het Arabisch, het Chinees, het Spaans en het Russisch; elk van deze versies is authentiek.

4 — PB L 194, blz. 38. De tekst van het verdrag is aan dat besluit gehecht.

10. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies van aangegeven bagage is in artikel 17, lid 2, van dit verdrag geregeld als volgt:

„De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de vernieling, het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of gedurende enig tijdvak waarin de vervoerder de aangegeven bagage onder zijn hoede had. Evenwel is de vervoerder niet aansprakelijk indien en voor zover de schade enkel en alleen het gevolg is van de aard of een eigen gebrek van de bagage. […]"

11. De vervoerder is echter slechts beperkt aansprakelijk. Artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal bepaalt:

„Bij het vervoer van bagage is de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot het bedrag van 1 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de passagier bij de afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat deze het werkelijke belang van de passagier bij de aflevering te boven gaat."

Verordening (EG) nr. 2027/97

12. De bepalingen van het Verdrag van Montreal betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders zijn opgenomen in verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage [5] (hierna: „verordening nr. 2027/97") [6], die daartoe is gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002. [7]

13. Artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 bepaalt:

„De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben."

5 — PB L 285, blz. 1.

6 — Dit soort regeling bestaat ook voor de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee. Het gaat om verordening (EG) nr. 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen (PB L 131, blz. 24), die het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 in het gemeenschapsrecht opneemt.

7 — PB L 140, blz. 2.

Beoordeling

14. Aangezien de prejudiciële vraag betrekking heeft op de uitlegging van de bepalingen van een internationaal verdrag, moet inleidend melding worden gemaakt van twee aspecten uit de rechtspraak van het Hof die mijns inziens van belang zijn voor de beantwoording van de voorgelegde prejudiciële vraag.

15. In de eerste plaats vormt het Verdrag van Montreal als een op de grondslag van artikel 300, lid 2, EG gesloten overeenkomst een integrerend bestanddeel van de communautaire rechtsorde, zodat het Hof bevoegd is om een prejudiciële beslissing te geven over de uitlegging ervan. [8]

16. In de tweede plaats moet het Verdrag van Montreal als internationaal verdrag worden uitgelegd aan de hand van de bewoordingen waarin het is opgesteld en in het licht van de doelstellingen ervan. Dienaangaande bepalen artikel 31 van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht en artikel 31 van het Verdrag van Wenen van 21 maart 1986 inzake het recht van verdragen tussen staten en internationale organisaties of tussen internationale organisaties, die het internationale gewoonterecht ter zake formaliseren, dat een verdrag te goeder trouw moet worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van dat verdrag. [9] Daaraan zij nog toegevoegd dat de door het Hof gegeven uitlegging van het Verdrag van Montreal moet bijdragen tot de uniforme toepassing ervan niet alleen binnen de Europese Unie, maar ook tussen alle staten die bij dat verdrag partij zijn.

17. Voorts zij erop gewezen dat de voorschriften inzake de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in hoofdstuk III van het Verdrag van Montreal, dat in het algemeen dwingende bepalingen bevat, geen uitputtende regeling vormen. [10] In de bepalingen van dat hoofdstuk zijn de basisbeginselen van de luchtvervoerdersaansprakelijkheid neergelegd, zoals met name de aan de aansprakelijkheid ten grondslag liggende rechtsfeiten, de gronden voor vrijstelling en de aansprakelijkheidsgrenzen. De regeling van de andere aspecten van de aansprakelijkheid wordt aan de nationale rechtsstelsels overgelaten.

18. In casu wordt het Hof met de prejudiciële vraag verzocht, uitspraak te doen over de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder voor schade als gevolg van bagageverlies, en meer concreet over de grenzen van die aansprakelijkheid.

8 — Zie in die zin arresten van 30 april 1974, Haegeman (181/73, Jurispr. blz. 449, punt 5); 30 september 1987, Demirel (12/86, Jurispr. blz. 3719, punt 7); 10 januari 2006, IATA en ELFAA (C-344/04, Jurispr. blz. I-403, punt 36); 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Jurispr. blz. I-5237, punt 43), en 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Jurispr. blz. I-11061, punt 28).

9 — Zie in die zin arrest van 20 november 2001, Jany e.a. (C-268/99, Jurispr. blz. I-8615, punt 35), en arrest IATA en ELFAA (aangehaald in noot 8, punt 40).

10 — De versnippering van de regeling is kenmerkend voor dit soort internationale verdragen.

19. Voor de aansprakelijkheid die hier in geding is, is altijd vereist dat er sprake is van schade en van een causaal verband tussen die schade en een rechtsfeit. Bagageverlies is één van de rechtsfeiten die in geval van schade overeenkomstig de artikelen 17, 18 en 19 van het Verdrag van Montreal de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder kunnen meebrengen. Andere rechtsfeiten houden verband met de passagiers (dood, lichamelijk letsel of vertraging in het vervoer), de goederen (vernieling, verlies, beschadiging of vertraging in het vervoer) en de bagage (vernieling, beschadiging of vertraging in het vervoer).

20. Met betrekking tot de genoemde rechtsfeiten onderscheidt het Verdrag van Montreal twee verschillende regelingen voor de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in geval van schade. Voor schade als gevolg van de dood of een lichamelijk letsel van een passagier is de aansprakelijkheid in het algemeen onbeperkt, terwijl in alle andere gevallen, waaronder dat van verlies van bagage, conform artikel 22 van het Verdrag van Montreal een beperkte aansprakelijkheid geldt.

21. Bij verlies van bagage, wat in de onderhavige zaak aan de orde is, is het maximumaansprakelijkheidsbedrag vastgesteld op 1 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier. [11] Het gaat hierbij om een financiële beperking, dat wil zeggen om een maximumschadevergoedingsbedrag, en niet om een beperking van de in artikel 17, lid 2, van het Verdrag van Montreal vastgestelde inhoud van de vervoerdersaansprakelijkheid. Het onderzoek van de vraag naar het onderscheid tussen materiële en immateriële schade betreft evenwel de inhoud van de aansprakelijkheid naargelang van het soort schade. Hoe dan ook blijft een maximumschadevergoedingsbedrag, ongeacht de inhoud van de aansprakelijkheid, altijd hetzelfde.

22. Bovendien wordt in het Verdrag van Montreal slechts een algemeen begrip gebruikt, namelijk „schade", dat niet verder wordt verduidelijkt. Noch uit de bewoordingen van artikel 17, lid 2, van het Verdrag van Montreal, noch uit die van artikel 22, lid 2, ervan kan worden afgeleid dat de verdragsluitende staten de aansprakelijkheid van de vervoerder hebben willen beperken tot materiële schade dan wel integendeel tot immateriële schade. Het Verdrag van Montreal preciseert evenmin de wijze van schadeloosstelling, dat wil zeggen of reële schade, winstderving dan wel ook iedere andere in geld waardeerbare schade moet worden vergoed. Het wordt aan het nationale recht overgelaten, het begrip „schade" in te vullen en de wijze van schadeloosstelling nader te bepalen.

23. Gelet op een en ander, moet het Hof de prejudiciële vraag mijns inziens aldus beantwoorden dat de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van bagageverlies beperkt is tot een bedrag van in totaal 1 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier, ongeacht om welke soort schade het gaat en op welke wijze die wordt vergoed. Aangezien volgens artikel 22, lid 2, van het Verdrag van Montreal dit maximumbedrag tevens bij vernieling, beschadiging en vertraging van toepassing is, geldt het in overweging gegeven antwoord ook voor deze gevallen.

11 — Hetzelfde geldt bij vernieling, beschadiging of vertraging van de bagage.

Conclusie

24. Gelet op het voorgaande, geef ik het Hof in overweging om de prejudiciële vraag van de Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona te beantwoorden als volgt:

„Artikel 22, lid 2, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, moet aldus worden uitgelegd dat bij het vervoer van bagage de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging beperkt is tot een bedrag van in totaal 1 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier, ongeacht om welke soort schade het gaat en op welke wijze die wordt vergoed."