FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT JÁN MAZÁK
föredraget den 26 januari 2010[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Spanien) har ställt följande tolkningsfråga till domstolen:

”Ska den ansvarsbegränsning som anges i artikel 22.2 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, anses gälla för såväl ekonomisk som ideell skada vid förlust av bagage?”

2. Den nationella domstolen anser att domstolens svar på denna fråga är nödvändigt för att den ska kunna avgöra ett mål rörande en talan om ersättning för förlust av Axel Walzs resväska. Axel Walz väckte denna talan mot flygbolaget Clickair SA (nedan kallat bolaget Clickair).

3. Axel Walz förlorade sin resväska den 4 juni 2007 i samband med en flygning mellan Barcelona och Porto med bolaget Clickair. Axel Walz checkade in resväskan för denna flygning, men vid ankomsten till Porto återfick han inte sitt bagage.

4. Axel Walz yrkade ersättning med totalt 3 200 euro, varav 2 700 euro för värdet på det förlorade bagaget och 500 euro för den ideella skada som förlusten hade orsakat. Bolaget Clickair bestred storleken på den begärda ersättningen, eftersom beloppet överskred den ansvarsbegränsning vid förlust av bagage som anges i artikel 22.2 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 (nedan kallad Montrealkonventionen).

5. Den nationella domstolen utgår från att transportörens ansvarsbegränsning omfattar

1 — Originalspråk: franska.

både ideell och ekonomisk skada, eftersom det i Montrealkonventionen inte görs någon distinktion beroende på vilken typ av skada som transportörens ansvar hänför sig till. Den nationella domstolen anger emellertid att det är möjligt att tolka artikel 22.2 i Montrealkonventionen på flera sätt. Den nationella domstolen hänvisar särskilt till att enligt ett avgörande från den 2 juli 2008 av Audiencia Provincial de Barcelona gäller inte ansvarsbegränsningen den ekonomiska och den ideella skadan tillsammans. Enligt detta avgörande är den ekonomiska skadan föremål för en ansvarsbegränsning, medan den ideella skadan är föremål för en annan ansvarsbegränsning på samma belopp. [2]

6. Skriftliga yttranden har inkommit till domstolen från käranden respektive svaranden i målet vid den nationella domstolen och kommissionen. Svaranden i målet vid den nationella domstolen har yrkat att domstolen ska hålla en muntlig förhandling, vilken hölls den 10 december 2009 i närvaro av företrädare för svaranden i målet vid den nationella domstolen och kommissionen.

Tillämpliga bestämmelser

Montrealkonventionen

7. Montrealkonventionen [3] är resultatet av den internationella diplomatkonferens om luftfartsrätt som hölls i Montreal mellan den 10 och den 28 maj 1999. Konventionen undertecknades av gemenskapen den 9 december 1999 med stöd av artikel 300.2 EG innan den godkändes genom ett beslut av rådet den 5 april 2001. [4] För gemenskapens del trädde konventionen i kraft den 28 juni 2004.

8. Det följer av ingressen till Montrealkonventionen att de fördragsslutande staterna har erkänt ”betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”.

9. Artiklarna 17–37 utgör kapitel III i Montrealkonventionen, vilket har rubriken ”Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättningens omfattning”.

2 — Vid den muntliga förhandlingen i domstolen har svaranden i målet vid den nationella domstolen anfört att Audiencia Provincial de Barcelona senare ändrade uppfattning i detta avseende när den fann att samma ansvarsbegränsning gäller för både den ideella och den ekonomiska skadan.

3 — Konventionen har utarbetats på franska, engelska, arabiska, kinesiska, spanska och ryska. Samtliga språkversioner är lika giltiga.

4 — EGT L 194, s. 38. Konventionstexten finns bifogad till detta beslut.

10. Transportörens ansvar vid förlust av incheckat bagage framgår av artikel 7.2 i denna konvention. Nämnda artikel har följande lydelse:

”Transportören ansvarar om incheckat bagage förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan orsakas av bagagets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det …”

11. Transportörens ansvar är emellertid begränsat. I artikel 22.2 i Montrealkonventionen anges följande:

”Vid transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare, om inte passageraren, när det incheckade bagaget överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av att bagaget avlämnas på destinationsorten.”

Förordning (EG) nr 2027/97

12. Bestämmelserna i Montrealkonventionen har, beträffande lufttransport av passagerare och deras bagage, införts i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997, som rör lufttrafikföretags skadeståndsansvar [5] (nedan kallad förordning nr 2027/97) [6], vilken har ändrats i detta syfte genom Europaparlamentets och rådets förordning nr 889/2002 av den 13 maj 2002. [7]

13. I artikel 13.1 i förordning nr 2027/97 anges följande:

”Ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.”

5 — EGT L 285, s. 1.

6 — En reglering av detta slag finns även när det gäller en transportörs ansvar för passagerarbefordran till sjöss. Det rör sig om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (EUT L 131, s. 24), genom vilken 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods har införts i gemenskapsrätten.

7 — EGT L 140, s. 2.

Bedömning

14. Eftersom tolkningsfrågan rör hur bestämmelser i en internationell konvention ska tolkas är det lämpligt att inledningsvis nämna två omständigheter som framgår av domstolens praxis och som enligt min mening har betydelse för svaret på den hänskjutna tolkningsfrågan.

15. För det första är Montrealkonventionen ett avtal ingånget med stöd av artikel 300.2 EG och därmed en integrerad del av gemenskapens rättsordning, varför domstolen är behörig att tolka konventionen i ett förhandsavgörande. [8]

16. För det andra ska Montrealkonventionen, som internationell traktat, tolkas på grundval av sin ordalydelse och mot bakgrund av sina mål. I artiklarna 31 i Wienkonventionerna av den 23 maj 1969 om traktaträtten och av den 21 mars 1986 om traktaträtten mellan stater och internationella organisationer eller internationella organisationer sinsemellan, vilka utgör kodifieringar av allmän internationell sedvanerätt, föreskrivs att en traktat ska tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens termer sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte. [9] I detta hänseende bör det även tilläggas att domstolens tolkning av Montrealkonventionen bör bidra till att den tillämpas enhetligt inte bara i Europeiska unionen, utan i samtliga fördragsslutande stater.

17. Det förtjänar dessutom att påpekas att reglerna om ett lufttrafikföretags ansvar som finns i kapitel III i Montrealkonventionen, vars bestämmelser generellt är tvingande, inte är uttömmande. [10] I bestämmelserna i detta kapitel anges grundprinciperna för ett lufttrafikföretags ansvar såsom bland annat de rättsliga omständigheter som utgör grund för ansvar, de skäl som medför frihet från ansvar och gränserna för ansvar. Regleringen av ansvar i andra hänseenden ankommer på de nationella rättsordningarna.

18. I förevarande fall rör tolkningsfrågan ett lufttrafikföretags ansvar för skada till följd av förlust av bagage och närmare bestämt gränserna för detta ansvar.

8 — Se, för ett liknande resonemang, dom av den 30 april 1974 i mål 181/73, Haegeman (REG 1974, s. 449; svensk specialutgåva, volym 2, s. 281), punkt 5, av den 30 september 1987 i mål 12/86, Demirel (REG 1987, s. 3719; svensk specialutgåva, volym 9, s. 175), punkt 7, av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA (REG 2006, s. 1-403), punkt 36, av den 10 juli 2008 i mål C-173/07, Emirates Airlines (REG 2008, s. I-5237), punkt 43, och av den 22 december 2008 i mål C-549/07, Wallentin-Hermann (REG 2008, s. I-11061), punkt 28.

9 — Se, för ett liknande resonemang, dom av den 20 november 2001 i mål C-268/99 (REG 2001, s. I-8615), punkt 35, och domen i det ovan i fotnot 8 nämnda målet IATA och ELFAA, punkt 40)

10 — En ofullständig reglering som den i den aktuella bestämmelsen är utmärkande för traktater av denna typ.

19. Skadeståndsansvar, som aktualiseras här, innebär alltid förekomsten av en skada som står i ett orsakssamband med en rättslig omständighet. Förlust av bagage tillhör de rättsliga omständigheter som enligt artiklarna 17, 18 och 19 i Montrealkonventionen kan medföra ansvar för ett lufttrafikföretag vid fall av skada. Andra rättsliga omständigheter rör passagerare (passagerares död, kroppsskada eller försening), gods (förstört gods, förlust av gods, skada på bagage eller försening) och bagage (förstört bagage, skada på bagage eller försening).

20. När det gäller de rättsliga omständigheter som anges ovan görs i Montrealkonventionen åtskillnad mellan två olika typer av ansvar för lufttrafikföretaget vid fall av skada. Ansvaret för skada vid en passagerares dödsfall eller kroppsskada är generellt obegränsat medan ansvar i alla övriga fall, till vilka hör förlust av bagage, är begränsat enligt artikel 22 i Montrealkonventionen.

21. Vid fall av förlust av bagage, som det är fråga om i förevarande fall, är ansvaret begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter per passagerare. [11] Nämnda begränsning utgör en ekonomisk begränsning, det vill säga ett tak för ersättningen, och inte en begränsning av innehållet i transportörens ansvar som det definieras i artikel 17.2 i Montrealkonventionen. Om emellertid skillnaden mellan ekonomisk skada och ideell skada undersöks så rör det sig då om ansvarets innehåll vid olika sorters skada. Begränsningen av ansvaret är hur som helst densamma oavsett ansvarets innehåll.

22. Vidare används i Montrealkonventionen bara ett allmänt begrepp, ”skada”, utan att det preciseras närmare. Det kan varken med stöd av artikel 17.2 eller med stöd av artikel 22.2 i Montrealkonventionen dras slutsatsen att de fördragsslutande staternas vilja var att begränsa transportörens ansvar till ekonomisk skada eller för den delen till ideell skada. I Montrealkonventionen preciseras inte heller vilken skada som ersätts, det vill säga om det är den faktiska skadan, den uteblivna vinsten eller om det även är alla andra skador som kan värderas i pengar som ersätts. En närmare definition av ”skada” och en precisering av vilken skada som ersätts måste göras i nationell rätt.

23. Följaktligen anser jag att domstolen ska besvara tolkningsfrågan så, att en transportörs ansvar vid förlust av bagage är begränsat till totalt 1 000 särskilda dragningsrätter per passagerare, oavsett vilken skada eller ersättning som avses. Eftersom det i artikel 22.2 i Montrealkonventionen föreskrivs att samma begränsning även ska gälla vid förstört bagage, skada på bagage eller försening av bagage, gäller förslaget till avgörande även dessa fall.

11 — Samma begränsning gäller vid fall av förstört bagage, skada på bagage eller försening.

Förslag till avgörande

24. Av det ovan anförda följer att jag föreslår att domstolen besvarar tolkningsfrågan från Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona på följande sätt:

Artikel 22.2 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, ska tolkas så, att vid transport av bagage är transportörens ansvar vid förstört bagage, förlust av bagage, skadat bagage eller försening av bagage begränsat till totalt 1 000 särskilda dragningsrätter per passagerare, oavsett vilken skada eller ersättning som avses.