OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO JÁNA MAZÁKA
przedstawiona w dniu 26 stycznia 2010 r.[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Hiszpania) zwrócił się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy granica odpowiedzialności, o której mowa w art. 22 ust. 2 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., obejmuje zarówno szkodę materialną, jak i krzywdę wynikającą z utraty bagażu?".

2. Sąd krajowy uznaje odpowiedź Trybunału na to pytanie za niezbędną, aby móc wydać orzeczenie w sprawie pozwu o wypłatę odszkodowania za utratę walizki Axela Walza, wniesionego przezeń przeciwko przewoźnikowi lotniczemu Clickair SA (zwanego dalej „spółką Clickair").

3. Utrata walizki nastąpiła w dniu 4 czerwca 2007 r., przy okazji lotu z Barcelony do Porto, wykonanego przez spółkę Clickair. Walizka A. Walza została przyjęta na ten lot, ale po przybyciu do Porto jego bagaż nie został mu zwrócony.

4. A. Walz domaga się odszkodowania w łącznej kwocie 3200 EUR, z czego 2700 EUR odpowiada wartości utraconego bagażu, a 500 EUR to zadośćuczynienie za krzywdę spowodowaną utratą tego bagażu. Spółka Clickair kwestionuje wysokość żądanego odszkodowania, gdyż przekracza ona granicę odpowiedzialności w przypadku utraty bagażu, określoną w art. 22 ust. 2 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. (zwanej dalej „konwencją montrealską").

5. Stwierdzając, że konwencja montrealska nie dokonuje rozróżnienia w zależności od rodzaju szkody, której dotyczy

1 — Język oryginału: francuski.

odpowiedzialność przewoźnika, sąd krajowy wychodzi z założenia, że granica odpowiedzialności przewoźnika powinna obejmować łącznie zarówno krzywdę, jak też szkodę materialną. Tym niemniej sygnalizuje on możliwość różnych interpretacji art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej. Zwraca on uwagę zwłaszcza na orzeczenie Audiencia Provincial de Barcelona z dnia 2 lipca 2008 r., zgodnie z którym granica odpowiedzialności w przypadku utraty bagażu, określona w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, nie obejmuje łącznie szkody materialnej i krzywdy; zgodnie z tym orzeczeniem szkoda materialna miałaby podlegać jednemu ograniczeniu, podczas gdy krzywda podlegałaby innemu ograniczeniu, w tej samej wysokości [2].

6. Strona skarżąca oraz strona pozwana przed sądem krajowym, jak też Komisja przedłożyły Trybunałowi pisemne uwagi. Strona pozwana przed sądem krajowym wniosła do Trybunału o przeprowadzenie rozprawy, która odbyła się w dniu 10 grudnia 2009 r., w obecności pełnomocników strony pozwanej przed sądem krajowym, jak też Komisji.

Ramy prawne

A — *Konwencja montrealska*

7. Konwencja montrealska [3] jest rezultatem międzynarodowej konferencji dyplomatycznej prawa lotniczego, która odbyła się w Montrealu w okresie od 10 do 28 maja 1999 r. Została ona podpisana przez Wspólnotę w dniu 9 grudnia 1999 r. na podstawie art. 300 ust. 2 WE, a następnie zatwierdzona decyzją Rady z dnia 5 kwietnia 2001 r. [4]. W odniesieniu do Wspólnoty weszła ona w życie z dniem 28 czerwca 2004 r.

8. Z preambuły konwencji montrealskiej wynika, że państwa-strony uznały „wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody".

9. Artykuły 17–37 konwencji montrealskiej stanowią jej rozdział III, zatytułowany „Odpowiedzialność przewoźnika i zakres odszkodowania za szkody".

2 — Podczas rozprawy przed Trybunałem pełnomocnik strony pozwanej przed sądem krajowym zaznaczył, że od tego czasu Audiencia Provincial de Barcelona zmienił stanowisko w tym względzie, wskazując, że granica odpowiedzialności obejmuje łącznie zarówno krzywdę, jak i szkodę materialną.

3 — Konwencja została sporządzona w językach: francuskim, angielskim, arabskim, chińskim, hiszpańskim i rosyjskim; każda z tych wersji jest jednakowo autentyczna.

4 — Dz.U. L 194, s. 38. Tekst konwencji jest załączony do tej decyzji.

10. Odpowiedzialność przewoźnika w przypadku utraty przyjętego bagażu została określona w art. 17 ust. 2 tej konwencji, w następujący sposób:

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia przyjętego bagażu jedynie, pod warunkiem że wydarzenie, które spowodowało zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu nastąpiło na pokładzie statku powietrznego lub podczas jakiegokolwiek okresu, w którym przyjęty bagaż był pod opieką przewoźnika. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeśli, i w takim zakresie w jakim szkoda wynikła w wyniku wrodzonego defektu, jakości lub wady bagażu. […]".

11. Tym niemniej odpowiedzialność przewoźnika jest ograniczona. Artykuł 22 ust. 2 konwencji montrealskiej głosi, co następuje:

„W przewozie bagażu odpowiedzialność przewoźnika w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do 1000 Specjalnych Praw Ciągnienia w przypadku każdego pasażera, chyba że pasażer złożył, w chwili gdy przekazany bagaż został wydany przewoźnikowi, specjalną deklarację interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia i dokonał dodatkowej opłaty, w przypadku istnienia takiego wymogu. W takim przypadku przewoźnik ponosi odpowiedzialność do kwoty nieprzekraczającej kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodni, że suma ta jest większa niż rzeczywisty interes pasażera w dostawie do miejsca przeznaczenia".

B — *Rozporządzenie (WE) nr 2027/97*

12. Postanowienia konwencji montrealskiej dotyczące odpowiedzialności przewoźnika lotniczego zostały włączone do rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do transportu lotniczego pasażerów i ich bagażu [5] (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2027/97") [6], które zostało zmienione w tym celu rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. [7].

13. Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 stanowi:

„Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego Wspólnoty w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność".

5 — Dz.U. L 285, s. 1

6 — Uregulowania tego rodzaju istnieją również w odniesieniu do odpowiedzialności morskich przewoźników pasażerskich. Chodzi o rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz.U. L 131, s. 24), które dokonuje transpozycji do prawa wspólnotowego protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r.

7 — Dz.U. L 140, s. 2.

Ocena

14. Ponieważ pytanie prejudycjalne dotyczy wykładni postanowień umowy międzynarodowej, warto na wstępie zwrócić uwagę na dwa elementy zaczerpnięte z orzecznictwa Trybunału, które moim zdaniem mają ważne znaczenie dla odpowiedzi na przedłożone pytanie prejudycjalne.

15. Po pierwsze, konwencja montrealska, jako umowa zawarta na podstawie art. 300 ust. 2 WE, stanowi integralną część wspólnotowego porządku prawnego, stąd też Trybunał jest kompetentny do orzekania, w trybie prejudycjalnym, o jej wykładni [8].

16. Po drugie, konwencję montrealską, jako umowę międzynarodową, należy interpretować zgodnie z jej brzmieniem i w świetle jej celów. Artykuł 31 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r. i art. 31 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów między państwami a organizacjami międzynarodowymi lub organizacjami międzynarodowymi z dnia 21 marca 1986 r., które kodyfikują w tym zakresie międzynarodowe prawo zwyczajowe, stanowią w tym względzie, 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 [9]. W tej kwestii należy jeszcze dodać, że wykładnia konwencji montrealskiej dokonywana przez Trybunał powinna przyczyniać się do jej jednolitego stosowania nie tylko w ramach Unii Europejskiej, lecz również pomiędzy wszystkimi państwami-stronami tej umowy.

17. Wypada ponadto przypomnieć, że reguły dotyczące odpowiedzialności przewoźnika lotniczego zawarte w rozdziale III konwencji montrealskiej, obejmujące na ogół postanowienia imperatywne, nie są wyczerpujące [10]. Postanowienia tego rozdziału przewidują podstawowe zasady określające odpowiedzialność przewoźnika lotniczego, takie jak, w szczególności, zdarzenia prawne stanowiące podstawę odpowiedzialności, przesłanki zwolnienia od odpowiedzialności oraz jej granice. Regulacja innych kwestii dotyczących odpowiedzialności została pozostawiona prawodawstwom krajowym.

18. W omawianej sprawie pytanie prejudycjalne kieruje uwagę Trybunału na odpowiedzialność obciążającą przewoźnika z powodu szkody wynikłej z utraty bagażu, w tym przypadku – na granice tej odpowiedzialności.

8 — Zobacz podobnie wyroki: z dnia 30 kwietnia 1974 r. w sprawie 181/73 Haegeman, Rec. s. 449, pkt 5; z dnia 30 września 1987 r. w sprawie 12/86 Demirel, Rec. s. 3719, pkt 7; z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s. I-403, pkt 36; z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-173/07 Emirates Airlines, Zb.Orz. s. I-5237, pkt 43 i z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, pkt 28.

9 — Zobacz podobnie wyrok z dnia 20 listopada 2001 r. w sprawie C-268/99 Jany i in., Rec. s. I-8615, pkt 35; ww. w przypisie 8 wyrok w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, pkt 40.

10 — Należy stwierdzić, że fragmentaryczny charakter regulacji jest typowy dla tego rodzaju traktatów międzynarodowych.

19. Odpowiedzialność cywilna, o którą tu chodzi, zakłada zawsze istnienie szkody połączonej ze zdarzeniem prawnym związkiem przyczynowym. Utrata bagażu należy do zdarzeń prawnych mogących pociągnąć za sobą, w przypadku szkody, odpowiedzialność przewoźnika lotniczego, w myśl art. 17, 18 i 19 konwencji montrealskiej. Inne zdarzenia prawne dotyczą pasażerów (śmierć, uszkodzenie ciała lub opóźnienie w przewozie), ładunku (zniszczenie, utrata, uszkodzenie lub opóźnienie w przewozie), jak też bagażu (zniszczenie, uszkodzenie lub opóźnienie w przewozie).

20. Gdy chodzi o wymienione wyżej zdarzenia prawne, konwencja montrealska rozróżnia dwa odrębne systemy odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przypadku szkody. Odpowiedzialność za szkodę w razie śmierci lub uszkodzenia ciała doznanego przez pasażera jest, w zasadzie, nieograniczona, podczas gdy odpowiedzialność powstała we wszystkich innych przypadkach, do których należy między innymi utrata bagażu, jest ograniczona zgodnie z art. 22 konwencji montrealskiej.

21. W razie utraty bagażu, co nas interesuje w niniejszej sprawie, granica odpowiedzialności została określona na 1000 Specjalnych Praw Ciągnienia w odniesieniu do każdego pasażera [11]. Ta granica odpowiedzialności stanowi granicę finansową, a więc górną granicę odszkodowania, nie zaś granicę treści odpowiedzialności przewoźnika, określonej w art. 17 ust. 2 konwencji montrealskiej. Jeśli tymczasem rozpatrujemy kwestię rozróżnienia między szkodą materialną i krzywdą, chodzi o treść odpowiedzialności zależnie od rodzaju szkody. W każdym razie granica odszkodowania jest zawsze taka sama, niezależnie od tego, jaka byłaby treść tej odpowiedzialności.

22. Co więcej, konwencja montrealska używa tylko jednego pojęcia ogólnego, a mianowicie „szkody", nie precyzując go w żaden sposób. Ani na podstawie brzmienia art. 17 ust. 2 konwencji montrealskiej, ani na podstawie brzmienia art. 22 ust. 2 tej konwencji nie można wnioskować, aby wolą państw-sygnatariuszy było ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika do szkody materialnej, lub – przeciwnie – do krzywdy. Podobnie konwencja montrealska nie określa także kształtu odszkodowania, to znaczy nie rozstrzyga, czy należy naprawić konkretną, zaistniałą szkodę, utratę zarobku lub także jakąkolwiek inną szkodę możliwą do oszacowania w pieniądzach. To prawu krajowemu przypada nadanie konkretnego znaczenia pojęciu „szkody" oraz sprecyzowanie kształtu odszkodowania.

23. Zgodnie z tym co stwierdzono wyżej, sądzę, że Trybunał powinien odpowiedzieć na pytanie prejudycjalne w ten sposób, iż odpowiedzialność przewoźnika w razie utraty bagażu jest ograniczona do sumy 1 000 Specjalnych Praw Ciągnienia na jednego pasażera łącznie, niezależnie od tego, jaki byłby rodzaj szkody oraz kształt odszkodowania za nią. Biorąc pod uwagę, że art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej przewiduje stosowanie tej samej granicy również w razie zniszczenia, uszkodzenia i opóźnienia, proponowana odpowiedź stosuje się również do tych przypadków.

11 — Ta sama granica jest przewidziana w przypadku zniszczenia, uszkodzenia lub opóźnienia bagażu.

Wnioski

24. W świetle powyższych ustaleń proponuję, aby Trybunał odpowiedział na pytanie prejudycjalne postawione przez Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona w następujący sposób:

‚Artykuł 22 ust. 2 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w dniu 28 maja 1999 r., należy interpretować w ten sposób, że przy przewozie bagażu odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do sumy 1000 Specjalnych Praw Ciągnienia na jednego pasażera łącznie, niezależnie od tego, jaki byłby rodzaj szkody oraz kształt odszkodowania za nią.'