

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-93/20 – 1

Sprawa C-93/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

25 lutego 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Bezirksgericht Schwechat (Austria)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

13 lutego 2020 r.

Strona skarżąca:

JU

Strona pozwana:

Air France Direktion für Österreich

POSTANOWIENIE

SPRAWA:

Powódka

JU [...] 8010 Graz

[...]

[...]

[...]

Pozwana

Air France Direktion für Österreich [...] 1070 Wiedeń

[...]

[...]

[...]

[...]

o zapłatę:

EUR 639,00 wraz z odsetkami i kosztami postępowania (odszkodowanie/roszczenia z tytułu gwarancji)

I.

Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej przedkłada się na podstawie art. 267 TFUE następujące pytania prejudycjalne:

1. Czy art. 31 ust. 2 w zw. z art. 31. ust. 4 Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencji montrealskiej) należy interpretować w ten sposób, że w przypadku opóźnionego dostarczenia bagażu zarejestrowanego, uszkodzenie tego bagażu, które miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w czasie, gdy zarejestrowany bagaż pozostawał pod opieką przewoźnika, należy zgłosić przewoźnikowi nie później niż w terminie siedmiu dni od daty oddania bagażu do dyspozycji odbiorcy, pod rygorem wyłączenia prawa powództwa przeciwko przewoźnikowi, z wyjątkiem przypadku oszustwa z jego strony?

2. (w przypadku odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze:) **[Or. 2]**

Czy art. 31 ust. 2 w zw. z art. 31. ust. 4 Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencji montrealskiej) należy interpretować w ten sposób, że w przypadku opóźnionego dostarczenia bagażu zarejestrowanego, uszkodzenie tego bagażu, które miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w czasie, gdy zarejestrowany bagaż pozostawał pod opieką przewoźnika, należy zgłosić przewoźnikowi nie później niż w terminie dwudziestu jeden dni od daty oddania bagażu do dyspozycji odbiorcy, pod rygorem wyłączenia prawa powództwa przeciwko przewoźnikowi, z wyjątkiem przypadku oszustwa z jego strony?

II.

[...] [zawieszenie postępowania]

UZASADNIENIE

Istotne okoliczności faktyczne i przedmiot postępowania przed sądem krajowym

Powódka była pasażerem lotu AF 1139 z Wiednia do Paryża, który zarezerwowała u pozwanej i którego operatorem była pozwana jako przewoźnik

lotniczy. Nadany przez powódkę podczas odprawy na stanowisku pozwanej w Wiedniu bagaż, czarna walizka, został jej dostarczony z opóźnieniem dopiero w dniu 3.7.2018 r., po jej powrocie do Wiednia. Sama walizka, jak również znajdująca się w niej elektryczna szczoteczka do zębów zostały nieodwracalnie uszkodzone w czasie, gdy pozostawały one pod opieką przewoźnika. Pismem z dnia 20.7.2018 r. powódka po raz pierwszy zgłosiła pozwanej uszkodzenie walizki i elektrycznej szczoteczki do zębów.

W przedmiotowym powództwie powódka żąda zapłaty 639, 00 EUR wraz z odsetkami i kosztami postępowania tytułem odszkodowania za szkody powstałe w walizce i w elektrycznej szczoteczce do zębów. W skrócie podniosła ona, że jej walizka i elektryczna szczoteczka do zębów zostały dostarczone w stanie poważnego uszkodzenia. Wykonała zdjęcia uszkodzeń i w terminie dwudziestu jeden dni od daty opóźnionego dostarczenia bagażu wystąpiła z roszczeniami, o których mowa w art. 31 konwencji montrealskiej.

Pozwana kwestionuje żądanie powództwa i wnosi o oddalenie powództwa oraz obciążenie powódki kosztami. Podniosła ona zasadniczo, że powódka nie powołuje się na szkodę powstałą w wyniku opóźnionego [Or. 3] dostarczenia bagażu, lecz wyłącznie na podstawie uszkodzenia bagażu. W takim przypadku, zgodnie z art. 31 ust. 2 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej, należy zgłosić przewoźnikowi zastrzeżenie nie później niż w terminie siedmiu dni od dnia przyjęcia bagażu. W przypadku niedochowania tego terminu nie przysługuje zgodnie z art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej prawo do powództwa przeciwko przewoźnikowi. Powódka powinna była zatem zgłosić sprecyzowane zastrzeżenie najpóźniej do dnia 10.7.2018 r., co jednak nie nastąpiło.

Mające zastosowanie prawo Unii i dane przepisy prawa Unii

Zarówno Francja, jak i Austria ratyfikowały konwencję montrealską w dniu 28.6.2004 r. Jako regionalna organizacja gospodarcza Wspólnota Europejska złożyła wraz z państwami członkowskimi Unii Europejskiej dokument ratyfikacyjny w dniu 29.4.2004 r., w związku z czym wspomniana konwencja również weszła w życie w odniesieniu do Unii Europejskiej w dniu 28.06.2004 r. [...]. Wynika z tego, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do dokonywania wykładni konwencji montrealskiej. Na podstawie wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym składanych przez sądy krajowe TSUE dokonuje w utrwalonym orzecznictwie wykładni konwencji montrealskiej (sprawy: C-344/04 IATA i ELFAA; C-63/09 Walz; C-6/14 Wucher Helicopter i Euro-Aviation Versicherung; C-240/14 Prüller-Frey).

Konwencja montrealaska zawiera w szczególności następujące postanowienia:

- artykuł 17 ust. 2: „Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia bagażu zarejestrowanego, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało zniszczenie, zaginięcie lub uszkodzenie, miało miejsce na pokładzie

statku powietrznego lub w czasie, gdy zarejestrowany bagaż pozostawał pod opieką przewoźnika. Jednakże przewoźnik nie jest odpowiedzialny w przypadku i w zakresie, w jakim szkoda wynika z naturalnych właściwości, jakości lub wad własnych bagażu. W przypadku bagażu niezarejestrowanego, łącznie z przedmiotami osobistymi, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeżeli szkoda powstała z jego winy albo z winy osób za niego działających.”

- artykuł 19: „Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem, jeżeli udowodnił, że on sam i osoby za niego działające podjęli wszelkie środki, jakich można było oczekiwać, w celu uniknięcia szkody, albo że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe.”
- artykuł 31 ust. 2: „Osoba uprawniona do odbioru powinna w razie uszkodzenia zgłosić przewoźnikowi zastrzeżenie natychmiast po jego wykryciu i nie później niż w ciągu siedmiu dni od dnia odbioru w przypadku zarejestrowanego bagażu i czternastu dni od dnia odbioru w przypadku towarów. W razie [Or. 4] opóźnienia zastrzeżenie należy zgłosić nie później niż w ciągu dwudziestu jeden dni od dnia, w którym bagaż lub towar został oddany do dyspozycji tej osoby.”
- Art. 31 Abs. 4: „Jeżeli nie wniesiono zastrzeżeń w wyżej wymienionych terminach, żadne postępowanie nie może być podjęte przeciwko przewoźnikowi z wyjątkiem przypadku oszustwa z jego strony.”

Ocena instancji dotychczas rozpoznających sprawę i stanowiska stron

Powódka uważa, że ze zdania drugiego art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej należy wnioskować, iż w przypadku dostarczenia bagażu z opóźnieniem zgłoszenie powinno nastąpić w terminie 21 dni, niezależnie od rodzaju szkody. Pozwana uważa natomiast, że w przypadku uszkodzenia bagażu odbiorca powinien zgłosić szkodę najpóźniej w terminie siedmiu dni. Oba terminy określone w art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej zestawia ona z podstawami roszczeń przewidzianymi w art. 17 i 18 konwencji montrealskiej odnoszącymi się do uszkodzenia towarów i bagażu, z jednej strony, oraz w art. 19 konwencji montrealskiej odnoszącym się do szkód wynikłych z opóźnienia, z drugiej strony. Wywodzi ona tego, że przepis ten należy interpretować w ten sposób, że szkoda wynikła z uszkodzenia rzeczy powinna zostać zgłoszona w ciągu siedmiu dni zgodnie ze zdaniem pierwszym *leg cit*, zaś szkodę wynikłą z opóźnienia w ciągu dwudziestu jeden dni zgodnie ze zdaniem drugim *leg cit*.

W pierwszej instancji sąd odsyłający, działający jako sąd pierwszej instancji, zasadniczo przychylił się do stanowiska pozwanej i oddalił powództwo.

Stwierdził on, że celem obowiązku zgłoszenia szkody było umożliwienie przewoźnikowi lotniczemu upewnienie się w rozsądnym terminie, czy zostaną przeciwko niemu podniesione roszczenia. W przypadku szkód w bagażu od chwili jego wydania przewoźnik praktycznie nie jest w stanie ustalić, czy podniesiona następnie szkoda rzeczywiście wystąpiła przed dostarczeniem bagażu pasażerowi. Zważywszy, że uszkodzenia bagażu są zasadniczo możliwe do rozpoznania przez odbiorcę natychmiast po jego otrzymaniu, można było ustalić w odniesieniu do roszczeń o naprawienie szkody wynikłej z uszkodzenia bagażu krótki termin siedmiu dni na zgłoszenie szkody. Jeżeli bagaż dostarczony z opóźnieniem ma uszkodzenia, to od chwili jego dostarczenia odbiorca miałby takie same możliwości kontroli, jak w przypadku dostarczenia w terminie. Gdyby również w takim przypadku, w którym akurat szkoda nie wynikająca z opóźnienia daje prawo do odszkodowania, stosowany był dłuższy termin 21 dni, prowadziłoby to do nieuzasadnionego zróżnicowania. Zdanie drugie art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej należy zatem interpretować w ten sposób, że dotyczy on tylko do szkód wynikłych z opóźnienia. Artykuł 31 ust. 2 konwencji montrealskiej uwzględnia w świetle swojego celu różne przyczyny szkód i przewiduje dla nich różne terminy zgłoszenia **[Or. 5]**. Z jednej strony – ze względów wymienionych powyżej – krótszy termin dla szkód wynikłych z uszkodzenia bagażu, i z drugiej strony dłuższy termin dla szkód powstałych w wyniku opóźnienia.

Powódka wniosła apelację od tego wyroku. Landesgericht Korneuburg (sąd krajowy w Kroneburgu), działający jako sąd apelacyjny, uchylił zaskarżony wyrok i przekazał sprawę sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania po uzupełnieniu postępowania. Wskazał on w tym względzie, że art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej nie mówi o szkodzie spowodowanej uszkodzeniem i szkodzie wynikłej z opóźnienia, lecz określa różne terminy w odniesieniu do szkód w zarejestrowanym bagażu i w odniesieniu do ładunku. Ostatecznie przepis ten przewiduje, że w przypadku opóźnienia termin wynosi 21 dni. Dokonane przez stronę pozwaną w postępowaniu apelacyjnym przyporządkowanie do poszczególnych podstaw roszczeń nie wynika z brzmienia tego przepisu. Również ocena według *ratio legis* zgłoszenia nie zapewnia jasności co do określonego wyniku wykładni. *Ratio legis* zgłoszenia szkody jest umożliwienie przewoźnikowi lotniczemu w rozsądnym terminie uzyskania pewności co tego, czy będą przeciwko niemu dochodzone roszczenia na podstawie konwencji montrealskiej, aby mógł on podjąć we właściwym czasie środki mających na celu zabezpieczenie dowodów. Obowiązek zgłoszenia ma zatem funkcję wyjaśniającą [...]. Przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość zabezpieczenia we właściwym czasie dowodów w tym zakresie [...]. Jeżeli przewoźnik wie o uszkodzeniu lub opóźnieniu, obowiązek zgłoszenia odpada, ponieważ *ratio legis* zgłoszenia szkody polega na poinformowaniu przewoźnika tak szybko, jak to możliwe, o szkodzie i umożliwieniu mu stwierdzenia szkody, a zatem jeżeli przewoźnik wie o szkodzie, zgłoszenie szkody byłoby równoznaczna ze zwykłą formalnością [...]. Sytuację przewoźnika lotniczego w przypadku uszkodzenia bagażu z jednej strony i dostarczenia go po terminie z drugiej strony należy ująć odmiennie: w przypadku dostarczenia w terminie, lecz przy braku wiedzy o uszkodzonym stanie, przewoźnik lotniczy zakłada, że wykonał umowę przewozu w sposób wolny od

nieprawidłowości. W przypadku uszkodzenia ma więc on rozumiały interes w uzyskaniu szybkiego powiadomienia, gdyż tylko wtedy będzie w stanie zabezpieczyć odpowiednie dowody. Natomiast jeżeli doszło już do opóźnionego dostarczenia, musi on liczyć się z tym, że zostanie pozwany już na tej podstawie za szkody spowodowane opóźnieniem. Już z tego powodu będzie on musiał dołożyć starań, aby zabezpieczyć odpowiednie dowody. Jest również zrozumiałe, że w przypadku dostarczenia po terminie prawdopodobieństwo uszkodzeń jest wyższe. Również z tego powodu w interesie przewoźnika lotniczego będzie leżało zabezpieczenie dowodów. Dotyczący odbiorcy wymóg wyraźnego wskazania [Or. 6] przewoźnikowi lotniczemu, poprzez przeprowadzenie szczególnie szybkiej kontroli towaru i odpowiednio szybkiego zgłoszenia szkody, że może on być narażony na roszczenia odszkodowawcze, nie występuje w przypadku wcześniejszego naruszenia umowy przewozu lotniczego w takim stopniu, jak w przypadku wykonania umowy przewozu lotniczego w terminie. Wiele przemawia więc zatem za tym, aby w przypadku opóźnienia, jak również w przypadku uszkodzenia bagażu wystarczające było zgłoszenie w terminie 21 dni. Zdaniem sądu apelacyjnego niekoniecznie należy dostrzegać sens w kwestii, dlaczego przewoźnikowi lotniczemu należałoby przyznać interes w uzyskaniu powiadomienia o szkodzie wynikłej z opóźnienia dopiero w terminie dwudziestu jeden dni, zaś w przypadku uszkodzenia już w terminie siedmiu dni. Z drugiej strony argument równego traktowania pasażerów przemawia za tym, by w przypadku szkody wynikłej z opóźnienia w jednolity sposób określić termin zgłoszenia dla wszystkich pasażerów, ponieważ z punktu widzenia pasażera nie widać powodu, dlaczego w przypadku opóźnionego dostarczenia bagażu pasażerowi miałyby być przyznany o wiele dłuższy termin zgłoszenia w odniesieniu do szkód wynikłych z uszkodzenia bagażu.

Uwagi końcowe

Wynik przedmiotowego postępowania zależy od wykładni art. 31 ust. 2 i ust. 4. Z okoliczności faktycznych wynika, że powódka dokonała zgłoszenia po upływie terminu siedmiu dni, aczkolwiek w ciągu terminu dwudziestu jeden dni. Gdyby w przypadku takim jak w niniejszej sprawie zastosowanie miałyby termin siedmiu dni, skutkowałoby to zgodnie z art. 31 ust. 4 wyłączeniem i tym samym oddaleniem powództwa przeciwko pozwanej.

[...] [prawo do zadawania pytań prejudycjalnych]

[...] [zawieszenie postępowania]

Sąd Okręgowy w Schwechat, [...]

Schwechat, 13. luty 2020

[...]

[...]