

# Anonymiserad version

Översättning

C-606/20 – 1

Mål C-606/20

## Begäran om förhandsavgörande

### Datum för ingivande:

17 november 2020

### Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

### Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

9 november 2020

### Klagande:

EZ

### Motpart:

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal

I.

[utelämnas]

**Landgericht Düsseldorf**

**Beslut**

I målet

EZ, [utelämnas],

klagande

[utelämnas]

mot

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal, [utelämnas] Madrid, Spanien,

motpart

[utelämnas]

har 22:a avdelningen för civilmål vid Landgericht Düsseldorf efter muntlig förhandling den 23 oktober 2020 fattat följande

[utelämnas]

**BESLUT: [Orig. s. 2]**

Målet förklaras vilande.

Följande fråga beträffande tolkningen av unionsrätten hänskjuts till Europeiska unionens domstol med stöd av artikel 267 första stycket b FEUF och 267 tredje stycket FEUF:

Ska artikel 20 första meningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks den 28 maj 1999 i Montreal och undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999, godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 och trädde i kraft den 28 juni 2004, tolkas så, att transportören ska vara helt eller delvis befriad från sitt skadeståndsansvar för förlorat bagage enligt artikel 17.2 i Montrealkonventionen, om passageraren transporterar nya eller nästan nya elektroniska produkter såsom en kompaktkamera, en surfplatta (iPad) och trådlösa hörlurar i incheckat bagage i stället för i handbagaget utan att anmäla detta till transportören, trots att detta skulle ha varit möjligt för passageraren och hade kunnat förväntas av denne?

**Skäl:**

**I.**

[Utelämnas] Klaganden, EZ, har begärt ersättning enligt Montrealkonventionen från motparten, flygbolaget IBERIA Lineas Aeras de Espana, S.A., Operadora, Sociedad Unipersonal (nedan kallat Iberia) för förlorat bagage.

EZ bokade en flygning från Düsseldorf till Panama City via Madrid med Iberia vilken genomfördes den 29 december 2018 [utelämnas]. Vid resans början checkade EZ in en resebag på Düsseldorfs flygplats. Han hade inget handbagage. I det incheckade bagaget återfanns, förutom kläder, bland annat följande föremål: **[Orig. s. 3]**

- 1 x Cybershot kompaktkamera av märket Sony, modell DSX-RX 100 II, marknadsvärde 674,10 euro, köpt sommaren 2018
- 1 x surfplatta av märket Apple, modell iPad, Cellular 128 GB lagringskapacitet, färg grå, marknadsvärde 512,10 euro, köpt i juni 2018
- 1 x trådlösa hörlurar av märket Beats by Dr. Dre, färg mattsvart, marknadsvärde 314,91 euro, köpta i oktober 2018

EZ skulle utan problem ha kunnat transportera de ovannämnda föremålen som handbagage. Han underlät emellertid att göra detta, eftersom han hittills alltid hade transporterat sådana föremål i incheckat bagage och hittills aldrig hade blivit av med bagaget.

Innehållet i resebagen (kläder, kamera, surfplatta och hörlurar) var sammanlagt värt 2 268,10 euro. EZ har begärt ersättning av skadan upp till ansvarsbegränsningen enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen med ett belopp motsvarande 1 288 särskilda dragningsrätter, vilket motsvarar ett belopp på 1 383,00 euro.

Amtsgericht biföll yrkandet om ersättning för förlorat bagage men endast med ett belopp på 720,47 euro och ogillade yrkandet om ersättning för kompaktkamera, iPad och trådlösa hörlurar genom dom som meddelades den 24 januari 2020 [utelämnas].

Som motivering angav Amtsgericht att EZ själv hade bidragit till skadan till 100 procent i den mening som avses i artikel 20 första meningen i Montrealkonventionen, varför rätt till ersättning för förlorat bagage var utesluten. De ovannämnda föremålen (kamera, surfplatta och hörlurar), som var nästan nya och hade ett icke försumbart värde, utgjorde ”värdeföremål” enligt Amtsgericht. I samband med dagens massflyg måste en passagerare alltid räkna med att bli av med bagaget, varför sådana värdeföremål alltid ska transporteras som handbagage.

EZ överklagade i föreskriven form och i rätt tid domen i första instans av den 24 januari 2020, vilken delgavs EZ [utelämnas] den 5 februari 2020, och motiverade överklagandet [**Orig. s. 4**] [utelämnas] [processuella detaljer] i föreskriven form och i rätt tid.

I andra instans har EZ gjort gällande att Amtsgericht gjorde en felaktig tolkning av artikel 20 första meningen i Montrealkonventionen. Bestämmelsen ska tolkas mot bakgrund av syftet med Montrealkonventionen, det vill säga att skydda konsumenternas intressen och att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen. Enligt EZ utgör elektroniska produkter som kompaktkameror, surfplattor och hörlurar inte längre värdeföremål, utan snarare ”vardagsföremål”, som används dagligen och inte heller har något extraordinärt värde och dessutom ofta bara har kort till medellång livslängd. Sådana elektroniska produkter ska

därför behandlas på samma sätt som klädesplagg, solglasögon eller liknande som också kan transporteras i incheckat bagage.

I andra instans har EZ därför yrkat att domen av den 24 januari 2020 i första instans ska upphävas och att ytterligare ersättning på 662,53 euro ska utgå för de ovannämnda föremålen.

## II.

Iberia har i andra instans yrkat att överklagandet ska ogillas. Iberia anser att domen i första instans var korrekt.

EZ:s möjlighet att vinna framgång med överklagandet beror i hög grad på den ovannämnda tolkningsfrågan.

Närmare bestämt:

1.

Genom förordning (EG) nr 2027/97 införlivas de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen när det gäller lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid transport av passagerare och deras bagage vid **[Orig. s. 5]** lufttransporter på Europeiska unionens territorium. Det framgår av artikel 3.1 i denna förordning att EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för ett sådant skadeståndsansvar. Montrealkonventionen undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar av Europeiska unionens råd den 5 april 2001. Med avseende på Europeiska unionen trädde konventionen i kraft den 28 juni 2004. Eftersom Montrealkonventionen sedan dess utgör en integrerad del av unionens rättsordning är Europeiska unionens domstol behörig att meddela förhandsavgöranden rörande tolkningen därav (se domstolens dom av den 19 december 2019, GN/ZU, C-532/18, NJW 2020, sidorna 381 och 382, punkterna 29 och 30).

2.

Det är ostridigt att EZ har rätt till ersättning från Iberia i dess egenskap av transportör enligt artikel 17.2 i Montrealkonventionen för förlusten av bagaget efter det att det hade checkats in på Düsseldorfs flygplats. Parterna tvistar endast om huruvida EZ bidragit till skadan till 100 procent i den mening som avses i artikel 20.1 i Montrealkonventionen, eftersom han transporterade en kompaktkamera, en iPad och hörlurar i det förlorade incheckade bagaget, och inte i handbagaget.

Enligt artikel 20 första meningen i Montrealkonventionen ska transportören vara helt eller delvis befriad från sitt skadeståndsansvar för förlorat bagage, om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller

underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning i den utsträckning som vårdslösheten eller underlåtenheten helt eller delvis orsakat skadan.

Det som är avgörande är således i det nu aktuella fallet vad som avses med ovanstående, om det för befrielse från skadeståndsansvar på grund av att passageraren själv har bidragit till skadan enligt Montrealkonventionen krävs att ”en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling.” **[Orig. s. 6]**

Begreppen i Montrealkonventionen ska ges en enhetlig och självständig tolkning. När dessa begrepp tolkas ska inte de olika betydelser som de eventuellt har i medlemsstaternas interna rättsordningar beaktas, utan de tolkningsregler i den allmänna folkrätten som är bindande för unionen. I artikel 31 i Wienkonventionen av den 23 maj 1969 om traktaträtten, genom vilken allmänna folkrättsliga regler kodifieras, vilka ska tillämpas av unionen, preciseras härvid att en traktat ska tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte (EU-domstolens dom av den 19 december 2019, GN mot ZU, C-532/18, EU:C:2020:381, punkterna 31 och 32).

Enligt tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen har de fördragsslutande staterna, som är medvetna om ”betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”, beslutat att införa ett system med objektiva ansvar för flygtransportföretagen. Ett sådant system kräver dock, såsom framgår av femte stycket i ingressen till Montrealkonventionen, att en ”rättvis sammanvägning av alla intressen” görs, särskilt vad gäller flygtransportföretagens intressen jämfört med passagerarnas intressen (se dom av den 19 december 2019, GN mot ZU, C-532/18, EU:C:2020:381, punkt 36)

I Montrealkonventionen föreskrivs det i vissa fall att flygtransportören ska undantas från skadeståndsansvar, för att bevara en sådan balans. I artikel 20 första meningen i konventionen föreskrivs nämligen att om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av passageraren, så ska transportören helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar gentemot denna passagerare. Denna ansvarsbegränsning möjliggör för passagerare att snabbt och enkelt erhålla ersättning utan att flygtransportörerna åläggs en betungande ersättningsskyldighet som är svår att fastställa och beräkna och som skulle kunna skada, eller till och med förlama, deras ekonomiska verksamhet (se den ovannämnda domen i mål C-532/18, punkterna 39 och 40). **[Orig. s. 7]**

Villkoret för befrielse från transportörens skadeståndsansvar i artikel 20 första meningen i Montrealkonventionen, det vill säga att passageraren har orsakat ”en skada av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling”, ska följaktligen tolkas i enlighet med den gängse betydelsen, förordningens systematik

och med beaktande av målet och syftet med Montrealkonventionen, nämligen att säkerställa en hög nivå av skydd av konsumenternas intressen och samtidigt uppnå ”en rättvis sammanvägning av alla intressen” det vill säga av passagerarnas och lufttrafikföretagens intressen.

Den gängse betydelsen av en medverkan till skadan genom vårdslöshet i samband med förlust av bagage torde vara att ett villkor för att vårdslöshet ska anses föreligga är att den omsorg som objektivet sett krävs i samband med lufttransporter har åsidosatts.

I tysk nationell rättspraxis och i tysk doktrin anses det att passagerarna i samband med dagens masstransporter alltid måste räkna med att de kan bli av med incheckat bagage, vilket innebär att de i princip har gjort sig skyldiga till allvarligt åsidosättande av omsorgsplikten enligt artikel 20 första meningen i Montrealkonventionen, när värdefulla föremål transporteras i incheckat bagage och inte som handbagage [utelämnas]. Följaktligen anses det till exempel i tysk rättspraxis att flygpassagerare har medverkat till en skada, om de, trots att det hade varit möjligt för dem att transportera värdefull kamerautrustning [utelämnas] i handbagaget och detta hade kunnat förväntas av dem, har transporterat utrustningen [utelämnas] i incheckat bagage som sedan gått förlorat.

Det utgör inget problem för den hänskjutande domstolen att bedöma situationen när passageraren transporterar klassiska värdeföremål som exempelvis kontanter, värdepapper, guldsmycken m.m. i [Orig. s. 8] incheckat bagage i stället för i handbagage. Detta ska alltid anses utgöra avsevärd medverkan till skadan från passagerarens sida, vilket medför att transportören helt eller delvis befrias från skadeståndsansvar [utelämnas]. När det gäller sådan transport av elektroniska produkter som de nu aktuella kräver frågan om medverkan till skadan en mer nyanserad bedömning.

Många elektroniska produkter som telefoner, surfplattor, bärbara datorer och kompaktkameror m.m. har under de senaste åren kommit att utgöra ”vardagsföremål” i många befolkningsskikt och blivit mycket vanliga. Priserna på elektriska produkter har sjunkit konstant under de senaste decennierna trots att tekniken ständigt förbättrats. Många använder sådana elektroniska produkter nästan dagligen. Även om vissa motsvarande nya apparater – vilket också det nu aktuella fallet visar – kan kosta upp till 1 000 euro, har de ofta endast begränsad livslängd och brukstid och förlorar snabbt i värde på andrahandsmarknaden. I en stor del av befolkningen betraktas sådana elektroniska produkter därför inte som klassiska värdeföremål. Detta skulle kunna tala för att EZ:s agerande (placering av kamera, surfplatta och hörlurar i det incheckade bagaget) inte innebär medverkan till skadan och att full ersättning ska utgå för förlusten av dessa föremål.

Å andra sidan har just nästan nya elektroniska produkter – vilket det nu aktuella fallet visar – ett inte försumbart värde. Elektroniska produkter som telefoner, kompaktkameror, surfplattor och hörlurar är ofta små och behändiga, och passageraren kan i vanliga fall transportera dem i handbagaget utan problem. Det

är dessutom riktigt att bagage går förlorat med jämna mellanrum i det moderna massflyget, varför en passagerare i princip alltid måste räkna med detta. För att här uppnå en rättvis avvägning mellan flygpassagerarnas intressen, vilka också utnyttjar fördelarna med det moderna massflyget, och flygbolagens intressen skulle man kunna förvänta av passagerarna att de alltid transporterar sådana föremål i handbagaget för att förhindra att [Orig. s. 9] flygbolagen inte råkar ut för höga ersättningskrav vid förlust av bagage.

Denna fråga har – såvitt den hänskjutande domstolen kan bedöma – hittills inte klargjorts av unionsdomstolarna, och vilken tolkning som är den korrekta kan inte heller fastställas entydigt, varför frågan hänskjuts till Europeiska unionens domstol med stöd av artikel 267 första stycket b och tredje stycket FEUF med begäran om förhandsavgörande.

### III.

Eftersom ett förhandsavgörande begärs förklaras målet vilande i enlighet med 148 § i Zivilprozessordnung (ZPO) (civilprocesslagen).

[utelämnas]

ARBETS-DOKUMENT