



Kontakty z Mediami i
Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 43/10

Luksemburg, 6 maja 2010 r.

Wyrok w sprawie C-63/09
Axel Walz / Clickair SA

Trybunał potwierdził, że odpowiedzialność przewoźników lotniczych za utratę bagażu jest ograniczona do 1134,71 EUR

Granica ta jest bowiem granicą bezwzględną i obejmuje zarówno krzywdę, jak i szkodę materialną

Zgodnie z prawem Unii¹ odpowiedzialność wspólnotowego przewoźnika lotniczego w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu jest regulowana przez konwencję montrealską². Konwencja ta przewiduje, że odpowiedzialność przewoźników w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia bagażu jest ograniczona do wysokości 1000 specjalnych praw ciągnięcia [SDR] w przypadku każdego pasażera (wysokość równoważna kwocie około 1134,71 EUR)³, 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 tym ostatnim przypadku przewoźnik ponosi bowiem co do zasady odpowiedzialność do wysokości nieprzekraczającej kwoty zadeklarowanej.

W dniu 14 kwietnia 2008 r. A. Walz złożył przeciwko przewoźnikowi lotniczemu Clickair pozew do sądu, w którym wniósł o zasądzenie od Clickair zapłaty na jego rzecz odszkodowania z tytułu utraty bagażu przyjętego na wykonany przez tego przewoźnika lot z Barcelony (Hiszpania) do Porto (Portugalia). W ramach tego pozwu A. Walz dochodził odszkodowania w łącznej kwocie 3200 EUR, z czego 2700 EUR odpowiada wartości utraconego bagażu, a 500 EUR - zadośćuczynieniu za krzywdę spowodowaną utratą tego bagażu.

Rozpoznający spór Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (sąd gospodarczy nr 4 w Barcelonie, Hiszpania) zmierza do ustalenia, czy granica odpowiedzialności przewoźników lotniczych ustalona w konwencji montrealskiej w przypadku utraty bagażu obejmuje łącznie szkodę materialną i krzywdę, czy też przeciwnie, należy przyjąć, że szkoda materialna jest ograniczona do 1000 SDR, podczas gdy krzywda podlega innemu ograniczeniu w tej samej wysokości, w taki sposób, że całkowita granica odpowiedzialności wynikająca z zsumowania szkody materialnej i krzywdy wyniosłaby 2000 SDR.

W dzisiejszym wyroku Trybunał stwierdził na wstępie, że konwencja montrealaska nie zawiera jakichkolwiek definicji będących synonimami pojęć „préjudice” i „dommage”. Niemniej jednak, z uwagi na okoliczność, iż celem konwencji jest ujednoczenie przepisów dotyczących międzynarodowego transportu lotniczego, Trybunał uznał, że pojęcia te powinny być interpretowane w sposób jednolity i autonomiczny, niezależnie od różnego znaczenia nadawanego tym pojęciom w krajowych porządkach prawnych państw będących stronami tej konwencji. W związku z tym Trybunał dokonał wykładni odnośnego pojęcia szkody, opierając się w pierwszej

¹ Rozporządzenie 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 (Dz.U. L 285, s.1), zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. L 140, s. 2).

² Konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 194, s. 39).

³ Specjalne prawa ciągnięcia w konwencji montrealskiej są uważane za odnoszące się do specjalnego prawa ciągnięcia określonego przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW). Wobec tego dokonuje się konwersji tych kwot na walutę krajową. Kwota 1134,71 EUR odpowiada 1.000 SDR na dzień 21 kwietnia 2010 r.

kolejności na zwykłym znaczeniu pojęć *préjudice* i *dommage*, jakie należy nadać tym pojęciom w ogólnym prawie międzynarodowym.

W drugiej kolejności Trybunał dokonał analizy celów przyświecających przyjęciu konwencji montrealskiej. Trybunał stwierdził, że konwencja montrealaska ustanawia system ścisłej odpowiedzialności przewoźników lotniczych. W istocie bowiem, w odniesieniu zwłaszcza do szkód poniesionych w przypadku zniszczenia, utraty lub uszkodzenia przyjętego bagażu, domniemywa się, że przewoźnik jest odpowiedzialny za te szkody, jeżeli „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.”

W związku z tym Trybunał stwierdził, że taki system ścisłej odpowiedzialności oznacza konieczność zachowania „sprawiedliwej równowagi interesów”, w szczególności w zakresie dotyczącym interesów przewoźników lotniczych oraz interesów pasażerów. Tym samym, wspomniana „sprawiedliwa równowaga interesów” wymaga w poszczególnych sytuacjach, w których przewoźnik jest odpowiedzialny na podstawie konwencji montrealskiej, istnienia wyraźnych granic odszkodowania odnoszących się do całej szkody poniesionej przez każdego pasażera w każdej z tych sytuacji, niezależnie od charakteru szkody poniesionej przez tego pasażera. Skonstruowane w ten sposób ograniczenie odszkodowania pozwala bowiem na łatwe i szybkie uzyskanie odszkodowania przez pasażerów, bez nakładania przy tym na przewoźników lotniczych zbyt ciężkiego obowiązku naprawienia szkody, trudnego do określenia i obliczenia, które mogłoby utrudnić, a nawet sparaliżować ich działalność gospodarczą.

Ponadto Trybunał przypomniał, że konwencja montrealaska przewiduje możliwość złożenia przez pasażera specjalnej deklaracji interesu w chwili wydania przyjętego bagażu przewoźnikowi za dokonaniem ewentualnej dodatkowej zapłaty. Możliwość ta potwierdza, że granica odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkodę wynikającą z utraty bagażu jest, w braku jakiegokolwiek deklaracji, granicą bezwzględną, która obejmuje zarówno krzywdę, jak i szkodę materialną.

W związku z tym **Trybunał orzekł, że przy ustalaniu granicy odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkodę wynikającą między innymi z utraty bagażu, pojęcie „szkoda” w konwencji montrealskiej należy interpretować w taki sposób, iż obejmuje ono zarówno szkodę materialną, jak i krzywdę.**

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) wyroku znajduje się na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793