

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-606/20-1

Sprawa C-606/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

17 listopada 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Düsseldorf (Niemcy)

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

9 listopada 2020 r.

Strona powodowa i strona wnosząca odwołanie:

EZ

Strona pozwana i druga strona postępowania odwoławczego:

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal

I.

[...]

Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie, Niemcy)

Postanowienie

W sprawie z powództwa

EZ, [...],

strony powodowej i strony wnoszącej odwołanie,

[...]

przeciwko

IBERIA Lineas Aereas de Espana, Sociedad Unipersonal, [...] Madryt, Hiszpania,
stronie pozwanej i drugiej stronie postępowania odwoławczego,
[...]

22. izba cywilna Landgericht Düsseldorf (sądu krajowego w Düsseldorfie)
po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 23 października 2020 r.

[...]

wydala następujące postanowienie: [Or. 2]

Postępowanie zostaje zawieszzone.

Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się na podstawie art. 267 akapit pierwszy lit. b) i art. 267 akapit trzeci TFUE następujące pytanie dotyczące wykładni prawa Unii:

Czy art. 20 zdanie pierwsze Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r., która weszła w życie w dniu 28 czerwca 2004 r., należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik jest całkowicie lub częściowo uwolniony od odpowiedzialności za utratę bagażu na podstawie art. 17 ust. 2 konwencji montrealskiej, jeżeli pasażer przewozi nowe lub posiadające wartość nowych produktów artykuły elektroniczne takie jak aparat kompaktowy, tablet (iPad) i słuchawki bezprzewodowe, w bagażu rejestrowanym zamiast w bagażu podręcznym, nie zgłaszając tego przewoźnikowi, mimo że mógł zabrać te artykuły elektroniczne w bagażu podręcznym i można było tego od niego oczekiwać?

Uzasadnienie:

I.

Powód [...] EZ żąda od pozwanego przewoźnika lotniczego IBERIA Lineas Aeras de Espana, S.A., Operadora, Sociedad Unipersonal odszkodowania z tytułu utraty bagażu na podstawie konwencji montrealskiej.

Powód zarezerwował u pozwanej wykonywany przez nią w dniu 29 grudnia 2018 r. lot z Düsseldorfu do Panamy przez Madryt [...]. Przystępując do podróży, powód nadał na lotnisku w Düsseldorfie torbę podróżną. Nie miał ze sobą bagażu podręcznego. W bagażu rejestrowanym oprócz ubrań znajdowały się między innymi następujące przedmioty: **[Or. 3]**

- 1 x aparat kompaktowy Cybershot, marka: Sony, model: DSX-RX 100 II, ówczesna wartość: 674,10 EUR, zakup: lato 2018 r.
- 1 x tablet, marka: Apple, model: iPad, Cellular, wielkość pamięci: 128 GB, kolor: szary, ówczesna wartość: 512,10 EUR, zakup: czerwiec 2018 r.
- 1 x słuchawki bezprzewodowe, marka: Beats by Dr. Dre, kolor: czarny mat, ówczesna wartość: 314,91 EUR, zakup: październik 2018 r.

Powód mógłby bez problemu przewieźć wymienione wyżej przedmioty w bagażu podręcznym. Zaniechał tego jednak, ponieważ wcześniej zawsze przewoził tego rodzaju przedmioty w bagażu rejestrowanym i jeszcze nigdy nie doszło do utraty bagażu.

Łącznie zawartość torby podróźnej (ubrania, aparat, tablet i słuchawki) miała wartość 2268,10 EUR. Powód domaga się wyrównania tej szkody do wysokości maksymalnej kwoty odszkodowania przewidzianej w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej wynoszącej 1288 specjalnych praw ciągnięcia, co odpowiada kwocie 1383,00 EUR.

Amtsgericht (sąd rejonowy, Niemcy) uwzględnił powództwo odszkodowawcze z tytułu utraty bagażu tylko w kwocie 720,47 EUR, oddalając je w odniesieniu do aparatu kompaktowego, iPada i słuchawek bezprzewodowych, na mocy wyroku ogłoszonego w dniu 24 stycznia 2020 r. [...].

W ramach uzasadnienia sąd wyjaśnił, że powód przyczynił się do powstania szkody w 100% w świetle art. 20 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej, w związku z czym roszczenia odszkodowawcze z tytułu utraty bagażu są wyłączone. Wskazane wyżej przedmioty (aparat fotograficzny, tablet, słuchawki), które miały znaczną wartość niemal nowych produktów, stanowią „rzeczy wartościowe”. We współczesnym masowym ruchu lotniczym pasażer musi zawsze liczyć się z utratą bagażu, w związku z czym tego rodzaju przedmioty wartościowe muszą być zawsze przewożone w bagażu podręcznym.

Powód odwołał się od wyroku wydanego w pierwszej instancji w dniu 24 stycznia 2020 r. i doręczonego mu w dniu 5 lutego 2020 r. [...] z zachowaniem właściwej formy i terminu, przedstawiając **[Or. 4]** [...] [szczegóły dotyczące prawa procesowego] z zachowaniem właściwej formy i terminu uzasadnienie tego odwołania.

W instancji odwoławczej powód podnosi, że Amtsgericht (sąd rejonowy) dokonał nieprawidłowej wykładni postanowienia art. 20 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej. Zdaniem powoda postanowienie to należy wyklądać w świetle celu konwencji montrealskiej, jakim jest ochrona interesów konsumentów i osiągnięcie sprawiedliwej równowagi interesów. Artykuły elektroniczne takie jak aparaty kompaktowe, tablety i słuchawki nie są już w dzisiejszych czasach „przedmiotami wartościowymi”, lecz zwykłymi „przedmiotami codziennego użytku”, które są

używane na co dzień i nie mają też nadzwyczajnej wartości, a poza tym często cechuje je jedynie krótki lub maksymalnie średni cykl życia produktu. Tego rodzaju artykuły elektroniczne należy zatem traktować jak ubrania, okulary przeciwsłoneczne lub tym podobne przedmioty, które można przewozić również w bagażu rejestrowanym.

W instancji odwoławczej powód żąda zatem zmiany wyroku wydanego w pierwszej instancji w dniu 24 stycznia 2020 r. i przyznania mu dodatkowego odszkodowania za wymienione wyżej przedmioty w wysokości 662,53 EUR.

II.

W instancji odwoławczej strona pozwana wnosi o oddalenie odwołania. Żąda utrzymania w mocy wyroku wydanego w pierwszej instancji.

Uwzględnienie odwołania powoda zależy w decydującym stopniu od odpowiedzi na przytoczone na wstępie pytanie prejudycjalne.

Szczegółowe omówienie:

1.

W obszarze odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu **[Or. 5]** na terytorium Unii Europejskiej rozporządzenie (WE) nr 2027/97 wdraża odnośne postanowienia konwencji montrealskiej. Z art. 3 ust. 1 tego rozporządzenia wynika, że odpowiedzialność przewoźnika lotniczego Unii w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność. Konwencja montrealaska została podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona przez Radę Unii Europejskiej w jej imieniu w dniu 5 kwietnia 2001 r. W odniesieniu do Unii Europejskiej weszła w życie w dniu 28 czerwca 2004 r. Ponieważ konwencja montrealaska jest od tego czasu integralną częścią porządku prawnego Unii, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym w przedmiocie jej wykładni (zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 19 grudnia 2019 r., C-532/18, GN/ZU, EU:C:2019:1127, pkt 29 i nast.).

2.

Z tytułu utraty bagażu po jego nadaniu w dniu 29 grudnia 2018 r. na lotnisku w Düsseldorfie powodowi bezspornie przysługuje wobec pozwanej jako przewoźnika roszczenie odszkodowawcze na podstawie art. 17 ust. 2 konwencji montrealskiej. Kwestią sporną między stronami jest jedynie to, czy powód przyczynił się do powstania szkody w 100% na podstawie art. 20 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej, ponieważ przewoził aparat kompaktowy, iPad i słuchawki, które znajdowały się w zagubionej walizce, w bagażu rejestrowanym, a nie podręcznym.

4

W myśl art. 20 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej przewoźnik jest całkowicie lub częściowo uwolniony od odpowiedzialności za utratę bagażu, jeżeli i o ile udowodni, że szkoda została spowodowana przez lub że przyczyniło się do niej niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie osoby domagającej się odszkodowania.

Decydujące znaczenie ma zatem w niniejszej sprawie to, co należy pod tym rozumieć, kiedy konwencja montrealaska uzależnia uwolnienie od odpowiedzialności ze względu na przyczynienie się pasażera do powstania szkody od tego, czy „szkoda została spowodowana przez lub że przyczyniło się do niej niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie” pasażera. [Or. 6]

Pojęcia zawarte w konwencji montrealskiej powinny być przedmiotem jednolitej i autonomicznej wykładni, w związku z czym Trybunał powinien przy dokonywaniu wykładni owych pojęć wziąć pod uwagę nie tyle różne znaczenia, które mogły zostać im przypisane w prawach krajowych państw członkowskich Unii, ile wiążące Trybunał zasady wykładni powszechnego prawa międzynarodowego. W tym względzie art. 31 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r., kodyfikujący ogólne międzynarodowe prawo zwyczajowe obowiązujące w stosunku do Unii, uściśla, że umowę międzynarodową należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w niej wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle przedmiotu i celu owej umowy (zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 19 grudnia 2019 r., C-532/18, GN/ZU, EU:C:2019:1127, pkt 31 i nast.).

Zgodnie z akapitem trzecim preambuły do konwencji montrealskiej państwa członkowskie będące jej stronami, świadome „wag[i] zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzeb[ym] sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody”, postanowiły przewidzieć system nieograniczonej odpowiedzialności przewoźników lotniczych. Taki system oznacza jednak – tak jak to wynika zresztą z akapitu piątego preambuły do konwencji montrealskiej – konieczność zachowania „sprawiedliwej równowagi interesów”, w szczególności interesów przewoźników lotniczych oraz interesów pasażerów (zob. wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., C-532/18, GN/ZU, EU:C:2019:1127, pkt 36).

W celu utrzymania wspomnianej równowagi konwencja montrealaska przewiduje w niektórych przypadkach uwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności. Artykuł 20 zdanie pierwsze tej konwencji przewiduje bowiem, że jeśli przewoźnik udowodni, że szkoda została spowodowana przez lub że przyczyniło się do niej niedbalstwo lub inne bezprawne działania lub zaniechanie pasażera, przewoźnik jest całkowicie lub częściowo uwolniony od odpowiedzialności wobec pasażera. Owe ograniczenia pozwalają na łatwe i szybkie uzyskanie odszkodowania przez pasażerów, bez nakładania przy tym na przewoźników lotniczych zbyt daleko idącego obowiązku naprawienia szkody, trudnego do określenia i obliczenia, który mógłby utrudnić, a nawet sparaliżować ich działalność gospodarczą (zob.

[wyrok] Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, ibidem, pkt 39 i nast.).
[Or. 7]

Przesłankę uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności, o której mowa w art. 20 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej, a więc to, że „szkoda została spowodowana przez lub że przyczyniło się do niej niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie” pasażera, należy zatem wyklądać zgodnie ze zwykłym znaczeniem tych słów i systematyką rozporządzenia, a także przy uwzględnieniu przedmiotu i celu konwencji montrealskiej, który polega na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony interesów konsumentów przy jednoczesnym osiągnięciu „sprawiedliwej równowagi interesów” pasażerów i przewoźników lotniczych.

Zwykłe znaczenie przyczynienia się do powstania szkody przynajmniej w drodze niedbalstwa w wypadku utraty bagażu jest prawdopodobnie takie, że warunkiem takiego przyczynienia się do powstania szkody jest niedochowanie obiektywnie wymaganej staranności.

W niemieckim orzecznictwie krajowym i w niemieckiej doktrynie reprezentowany jest pogląd, zgodnie z którym pasażer przy dzisiejszym ruchu masowym zawsze musi liczyć się z możliwością utraty bagażu rejestrowanego, w związku z czym przewożenie rzeczy wartościowych w bagażu rejestrowanym, a nie podręcznym stanowi co do zasady rażące niedochowanie staranności we własnych sprawach w świetle art. 20 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej [...]. Zgodnie z powyższym w niemieckim orzecznictwie uznano przyczynienie się do powstania szkody na przykład w sytuacji, w której pasażer przewoził w bagażu rejestrowanym wartościowe wyposażenie aparatu [...], mimo że mógł przewieźć je w bagażu podręcznym i można było tego od niego oczekiwać, a bagaż rejestrowany został następnie zagubiony.

Bezproblemowy jest dla izby stan faktyczny, w którym pasażer przewozi w **[Or. 8]** bagażu rejestrowanym zamiast w bagażu podręcznym klasyczne rzeczy wartościowe takie jak gotówka, papiery wartościowe, złota biżuteria itd. W takim przypadku co do zasady należy prawdopodobnie założyć istotne przyczynienie się pasażera do powstania szkody, które skutkuje całkowitym lub częściowym uwolnieniem przewoźnika od odpowiedzialności [...]. Przewóz artykułów elektronicznych – jak w niniejszym postępowaniu – wymaga jednak bardziej zróżnicowanego spojrzenia na kwestię przyczynienia się do powstania szkody.

Wiele artykułów elektronicznych takich jak smartfony, tablety, laptopy, aparaty kompaktowe itd. stały się w ostatnich latach w wielu warstwach społeczeństwa „przedmiotami codziennego użytku” i zostały szeroko rozpowszechnione. Ceny artykułów elektronicznych pomimo ciągłego doskonalenia techniki nieustannie w ostatnich dekadach malały. Wielu ludzi korzysta z takich artykułów elektronicznych niemal codziennie. Nawet jeżeli ceny nowych urządzeń tego typu – jak pokazuje również niniejszy przypadek – osiągają częściowo wartości do 1000,00 EUR, rzeczy te cechują często jedynie ograniczony cykl życia produktu

oraz okres użytkowania i szybko tracą one na wartości na rynku przedmiotów używanych. W szerokich kręgach społecznych takie artykuły elektroniczne nie są zatem postrzegane jako klasyczne rzeczy wartościowe. Mogłoby to przemawiać za tym, by nie dostrzec w zachowaniu powoda (umieszczeniu aparatu, tabletu i słuchawek w bagażu rejestrowanym) przyczynienia się do powstania szkody i przyznać mu pełne odszkodowanie za te zagubione przedmioty.

Z drugiej strony wartość właśnie artykułów elektronicznych posiadających wartość nowych produktów – jak pokazuje niniejszy przypadek – jest znaczna. Artykuły elektroniczne takie jak smartfony, aparaty kompaktowe, tablety i słuchawki są często małe i poręczne, przez co pasażer co do zasady bez problemu może je przewieźć w bagażu podręcznym. Ponadto prawdą jest, że w dzisiejszym masowym ruchu lotniczym ciągle w regularnych odstępach dochodzi do utraty bagażu, w związku z czym pasażer co do zasady zawsze musi się z tym liczyć. Aby osiągnąć tutaj sprawiedliwą równowagę interesów pasażera, który korzysta również z zalet współczesnego masowego ruchu lotniczego, i przewoźników lotniczych, można by stwierdzić, że można oczekiwać od pasażera, iż będzie zawsze przewoził takie przedmioty w bagażu podręcznym, aby zapobiec sytuacji, w której **[Or. 9]** przewoźnicy lotniczy byłiby narażeni na wysokie finansowe roszczenia odszkodowawcze w przypadku utraty bagażu.

Kwestia ta, o ile wiadomo, nie została dotychczas wyjaśniona przez sądy Unii i nie można też jednoznacznie określić prawidłowej wykładni, w związku z czym pytanie to należało skierować do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 267 akapit pierwszy lit. b) i art. 267 akapit trzeci TFUE.

III.

Ze względu na wystąpienie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym postępowanie należało zawiesić, stosując w drodze analogii § 148 Zivilprozessordnung (kodeksu postępowania cywilnego, Niemcy).

[...]