



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

9 юли 2020 година\*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Конвенция от Монреал — Член 17, параграф 2 — Отговорност на въздушните превозвачи за регистриран багаж — Установена загуба на регистриран багаж — Право на обезщетение — Член 22, параграф 2 — Лимити на отговорност в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение на багаж — Липса на информация относно загубения багаж — Тежест на доказване — Процесуална автономия на държавите членки — Принципи на равностойност и ефективност“

По дело C-86/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Juzgado de lo Mercantil nº 9 de Barcelona (Търговски съд № 9, Барселона, Испания) с акт от 3 декември 2018 г., постъпил в Съда на 6 февруари 2019 г., в рамките на производство по дело

**SL**

срещу

**Vueling Airlines SA,**

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: М. Vilaras, председател на състава, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe и N. Piçarra (докладчик), съдии,

генерален адвокат: G. Pitruzzella,

секретар: M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 15 януари 2020 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за SL, от A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos и J. C. Siqueira Viana, abogados,
- за Vueling Airlines SA, от J. Fillat Boneta, abogado,
- за германското правителство, от J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl и A. Berg, в качеството на представители,

\* Език на производството: испански.

- за нидерландското правителство, от М.К. Bulterman и М.А.М. de Ree, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от J. Rius и N. Yerrell, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 11 март 2020 г.,

постанови настоящото

## Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 17, параграф 2 и член 22, параграф 2 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, 2001 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112) (наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“), която влиза в сила за Европейския съюз на 28 юни 2004 г.
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между SL и въздушния превозвач Vueling Airlines SA относно искане за обезщетение за имуществени и неимуществени вреди поради загуба на регистриран багаж на SL при извършван от този превозвач полет.

## Правна уредба

### *Международното право*

- 3 В трета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал държавите — страни по тази конвенция, „признават значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване“.
- 4 В пета алинея от преамбюла се посочва, че „колективните действия на държавите за по-нататъшна хармонизация и систематизиране на някои правила, уреждащи международния въздушен превоз, чрез нова конвенция са най-подходящото средство за постигане на справедливо равновесие на интересите“.
- 5 Член 3, параграф 3 от Конвенцията от Монреал предвижда:  
„Превозвачът издава на пътника етикет за идентификация на багажа, за всяка единица регистриран багаж“.
- 6 Член 17 от тази конвенция е озаглавен „Смърт и увреждане на пътници — повреда на багаж“ и гласи:  
„[...]“
2. Превозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на унищожаване, загуба или повреда на регистриран багаж, само при условие че събитието, което е причинило унищожаването, загубата или повредата, е възникнало на борда на въздухоплавателното средство или по време, когато превозвачът е бил отговорен за регистрирания багаж. [...]

3. Ако превозвачът признае загуба на регистриран багаж или ако регистрираният багаж не е пристигнал при изтичане на 21 дни след датата, на която е трябвало да пристигне, пътникът има право да упражни срещу превозвача правата, които произтичат от договора за превоз.

4. По смисъла на тази конвенция терминът „багаж“ означава и регистриран багаж, и нерегистриран багаж, освен ако не е посочено друго“.

- 7 Член 22 от конвенцията е озаглавен „Лимити на отговорност по отношение на закъснение, багаж и товари“ и в параграф 2 предвижда:

„При превоз на багаж отговорността на превозвача в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение е ограничена до 1 000 специални права на тираж за всеки пътник, освен ако пътникът е направил по време на предаване на регистрирания багаж на превозвача специална декларация за интерес от доставка в местоназначението и е заплатил допълнителна сума, ако случаят го изисква. В този случай превозвачът е отговорен да заплати сума, непревишаваща декларираната сума, освен ако докаже, че сумата е по-голяма от действителния интерес на пътника от доставка в местоназначението“.

- 8 В съответствие с предвидената в член 24 от Конвенцията от Монреал процедура лимитът на отговорност по член 22, параграф 2 от същата конвенция е увеличен, считано от 30 декември 2009 г., на 1 131 специални права на тираж (наричани по-нататък „СПТ“) на пътник за причинени на багажа му вреди. Считано от 28 декември 2019 г., тази сума е увеличена на 1 288 СПТ.

### *Правото на Съюза*

- 9 След подписването на Конвенцията от Монреал Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж (ОВ L 285, 1997 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 170) е изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. (ОВ L 140, 2002 г., стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146) (наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“).

- 10 Съображения 12 и 18 от Регламент № 889/2002 предвиждат:

„(12) Уеднаквените ограничения на отговорността в случай на погиване, увреждане или унищожаване на багаж и за вредите, причинени от закъснения, които се прилагат за всички действия, извършвани от превозвачи на [Съюза], ще гарантират прости и ясни правила както за пътниците, така и за въздушните компании и позволяват на пътниците да установят кога е необходима допълнителна застраховка;

[...]

(18) Държавите членки следва да приемат допълнителни разпоредби, които са евентуално необходими, за да се приложи Конвенцията от Монреал в точките, които не са обхванати от Регламент (ЕО) № 2027/97“.

- 11 Член 1 от Регламент 2027/97 гласи:

„Настоящият регламент прилага съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал относно въздушния превоз на пътници и на техния багаж и установява някои допълнителни разпоредби. Същевременно той разширява приложението на тези разпоредби за въздушните превози, осъществявани на територията на отделна държава членка“.

12 Член 3, параграф 1 от този регламент гласи:

„Отговорността на даден въздушен превозвач на [Съюза] по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност“.

### **Фактите по спора в главното производство и преюдициалният въпрос**

13 На 18 септември 2017 г. SL пътува със самолет от Ибиса (Испания) до Фуертевентура (Испания) с междинно кацане в Барселона (Испания), като полетът се изпълнява от Vueling Airlines. Багажът на SL е регистриран пред този въздушен превозвач.

14 При пристигането си след нормално протекъл полет SL установява, че багажът ѝ липсва. Тя подава оплакване за това до въздушния превозвач.

15 На 11 декември 2017 г. SL предявява пред запитващата юрисдикция Juzgado de lo Mercantil nº 9 de Barcelona (Търговски съд № 9, Барселона, Испания) иск срещу Vueling Airlines за обезщетение в максималния размер, който член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал предвижда за поправяне на имуществени и неимуществени вреди поради загуба на багаж, от 1 131 СПТ. В подкрепа на искането си SL изтъква, че загубата е най-сериозната хипотеза на увреждане на багаж по тази разпоредба.

16 Vueling Airlines признава, че багажът не е открит. При все това обаче дружеството не е съгласно да заплати максималния размер на обезщетението по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал и предлага само сумата от 250 EUR за поправяне на причинените от загубата на багажа имуществени и неимуществени вреди. То твърди, че SL нито е посочила съдържанието, стойността и теглото на багажа си, нито е представила доказателства за извършени от нея покупки за заместване на намирали се в него вещи. Установяването на тези обстоятелства обаче се налага според Vueling Airlines, ако пътник иска да докаже, че му се дължи максималното обезщетение по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал.

17 Запитващата юрисдикция посочва различията в съдебната практика на национално равнище при тълкуване на член 17, параграф 2 и на член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал. При установяване на загуба на багаж някои юрисдикции определят предвидения в последната разпоредба максимален размер на обезщетение, тъй като става въпрос за най-сериозната хипотеза на увреждане на багаж по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, без да искат от пътника да посочи или представи допълнителни доказателства. Други юрисдикции обаче приемат, че размерът на обезщетението, което следва да се присъди на пътника в случай на загуба на багаж, трябва да се определи от съда въз основа на представените доказателства, като увреденото лице е длъжно да докаже с всички правни средства претърпените вреди.

18 При тези обстоятелства Juzgado de lo Mercantil nº9 de Barcelona (Търговски съд № 9, Барселона, Испания) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Следва ли при установена загуба на куфар авиокомпанията да обезщетява пътника винаги и във всички случаи с максималния размер на обезщетение от 1 131 СПТ, тъй като е налице най-сериозната хипотеза от предвидените в член 17, параграф 2 и член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал от 28 май 1999 г., или става въпрос за максимален размер на обезщетение, който може да бъде намален от съда в зависимост от съответните обстоятелства, включително в случай на загуба на куфар, така че сумата от 1 131 СПТ да се предоставя само ако пътникът докаже, чрез всякакви правно допустими средства, че стойността на пренасяните в багажа предмети и лични вещи, както и на тези, които е трябвало да закупи вместо тях, достига този размер, или, при липса на такива данни, да се вземат предвид други параметри,

като например теглото на куфара в килограми или фактът, че загубата на багажа е възникнала по време на пътуването на отиване или на връщане, с цел да се оцени неимуществената вреда вследствие на неудобствата, причинени от загубата на багажа?“.

## По преюдициалния въпрос

### *По допустимостта*

- 19 Vueling Airlines поддържа, че преюдициалното запитване е недопустимо, тъй като отговорът на въпроса относно тълкуването на член 17, параграф 2 и член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал може да бъде изведен недвусмислено от практиката на Съда, и по-специално от решение от 6 май 2010 г., *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251), и тъй като следователно не оставя място за никакво разумно съмнение.
- 20 Съгласно постоянната практика на Съда в рамките на сътрудничеството между него и националните юрисдикции, въведено с член 267 ДФЕС, само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално решение, за да може да се произнесе, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. Ето защо, след като преюдициалният въпрос се отнася до тълкуването на правото на Съюза и Конвенцията от Монреал е неразделна част от това право (вж. в този смисъл решения от 6 май 2010 г., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 19 и 20 и от 12 април 2018 г., *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, т. 19 и 20), Съдът по принцип е длъжен да се произнесе (вж. по-специално решения от 19 ноември 2019 г., *A. K. и др.* (Независимост на дисциплинарната колегия на Върховния съд), C-585/18, C-624/18 и C-625/18, EU:C:2019:982, т. 97 и от 19 декември 2019 г., *Junqueras Vies*, C-502/19, EU:C:2019:1115, т. 55 и цитираната съдебна практика).
- 21 Следователно въпросите, които са свързани с тълкуването на правото на Съюза и са поставени от националният съд в нормативната и фактичката рамка, които той определя съгласно своите правомощия, и проверката на чиято точност не е задача на Съда, се ползват с презумпция за релевантност. Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция преюдициално запитване само ако е очевидно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или също когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (вж. в този смисъл решения от 7 март 2018 г., *flightright* и др., C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 46 и от 24 октомври 2018 г., *XC* и др., C-234/17, EU:C:2018:853, т. 16 и цитираната съдебна практика).
- 22 При все това обаче по никакъв начин не е забранено на национална юрисдикция да постави на Съда преюдициален въпрос, отговорът на който по мнението на страните в главното производство не оставя място за никакво разумно съмнение. Така, дори да се предположи, че случаят е такъв, този въпрос все пак не е недопустим (решение от 1 декември 2011 г., *Rainer*, C-145/10, EU:C:2011:798, т. 64 и 65).
- 23 Ето защо доводите на Vueling Airlines за недопустимост на преюдициалното запитване трябва да се отхвърлят и на поставения от запитващата юрисдикция въпрос трябва да се отговори.

## *По същество*

### *Предварителни бележки*

- 24 В самото начало следва да се констатира, че запитващата юрисдикция по същество поставя два въпроса. Първият е дали обезщетението по член 17, параграф 2 във връзка с член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал — дължимо на пътник, чийто багаж, който е регистриран, но за който не е подадена специална декларация за интерес от доставка в местоназначението, е загубен през период, когато отговорност за него е носил въздушният превозвач — представлява сума с фиксиран размер. Вторият въпрос е как следва да се определи размерът на това обезщетение, ако се установи, че сумата по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал не се дължи по право и не е с фиксиран размер.
- 25 Всеки един от тези два въпроса трябва следователно да се разгледа поотделно.
- 26 За тази цел следва да се припомни, че съгласно член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 отговорността на въздушните превозвачи на Съюза по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност (решения от 6 май 2010 г., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 18 и от 19 декември 2019 г., *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 29).
- 27 Освен това съгласно постоянната съдебна практика разпоредбите на международен договор като Конвенцията от Монреал трябва да се тълкуват — по силата на обвързващото за Европейския съюз общо международно право, и по-специално това, кодифицирано с член 31 от Виенската конвенция за правото на договорите от 23 май 1969 г. (Сборник с договори на ООН, том 1155, стр. 331) — добросъвестно, в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на термините на този договор в техния контекст, а също така в духа на обекта и целите на договора (вж. в този смисъл решения от 6 май 2010 г., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 23, от 22 ноември 2012 г., *Espada Sánchez* и др., C-410/11, EU:C:2012:747, т. 20—22 и от 19 декември 2019 г., *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 31).

### *По първия въпрос*

- 28 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 17, параграф 2 във връзка с член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че сумата, предвидена в последната посочена разпоредба като лимит на отговорността на въздушния превозвач в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение на регистриран багаж, за който не е подадена специална декларация за интерес от доставка в местоназначението, представлява максимален размер на обезщетението или, напротив, сума с фиксиран размер, дължима по право на пътника.
- 29 Съгласно член 17, параграф 2 от Конвенцията от Монреал въздушният превозвач е отговорен за вреда, понесена в случай на унищожаване, загуба или повреда на регистриран багаж „само при условие че събитието, което е причинило унищожаването, загубата или повредата, е възникнало на борда на въздухоплавателното средство или по време, когато превозвачът е бил отговорен за регистрирания багаж“ (вж. в този смисъл решения от 6 май 2010 г., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 32 и от 22 ноември 2012 г., *Espada Sánchez* и др., C-410/11, EU:C:2012:747, т. 25 и 26). Следователно тази разпоредба установява само условията, при които на пътниците във въздушния транспорт е признато право на обезщетение в случай на унищожаване, загуба или повреда на регистриран багаж.

- 30 По отношение на член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал Съдът вече е приел, че при превоз на багаж отговорността на въздушния превозвач в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение „е ограничена“ до 1 131 СПТ на пътник, считано от 30 декември 2009 г. до 28 декември 2019 г., както и че предвиденият в тази разпоредба лимит представлява максимално обезщетение, което не се получава по право и като сума с фиксиран размер от всеки загубил багажа си пътник (вж. в този смисъл решение от 22 ноември 2012 г., *Espada Sánchez* и др., C-410/11, EU:C:2012:747, т. 34).
- 31 Съдът освен това е приел, че ограничението на обезщетението в член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал трябва да се прилага за цялата причинена вреда, независимо от нейния имуществен или неимуществен характер. В това отношение Съдът е уточнил, че възможността за пътника да направи по време на предаване на регистрирания багаж на превозвача специална декларация за интерес потвърждава, че предвиденият в посочения член лимит на отговорност на въздушния превозвач за вредите, настъпили вследствие на загубата на багаж, е — при липсата на специална декларация за интерес от доставка в местоназначението — абсолютен лимит, който обхваща както неимуществените, така и имуществените вреди (вж. в този смисъл решение от 6 май 2010 г., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 37 и 38).
- 32 Освен това от подготвителните работи по Конвенцията от Монреал е видно, че сумите, съдържащи се в разпоредбата от проекта на текст, който впоследствие става член 22 от тази конвенция, са замислени като максимални, а не като суми за обезщетение с фиксиран размер, които автоматично се присъждат на увредените лица. Въпреки че това тълкуване щеше да е по-точно изразено, ако беше използван израз като „не може да надхвърли“, е решено да се възприеме изразът „е ограничена до“, тъй като същият се използва често в съдебната практика относно Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана във Варшава на 12 октомври 1929 г. (Сборник с договори на Обществото на народите, том СXXXVII, стр. 12) и заменена с Конвенцията от Монреал (протокол от 12-ото заседание на пленарната комисия, проведено на 25 май 1999 г., на Международната конференция по въздушно право, Монреал, 10—28 май 1999 г., том I от протоколите).
- 33 В този контекст следва също да се уточни, че нито от член 17, параграф 2, нито от член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал може да се заключи, че загубата на багаж трябва да се счита за най-сериозната хипотеза на увреждане на багаж, така че обезщетение, съответстващо на предвидената във втората разпоредба сума, да се дължи по право на увредения пътник само поради факта че е установена такава загуба. Всъщност тези разпоредби само изброяват различните хипотези, при които може да се ангажира отговорността на въздушния превозвач за вредите, настъпили при превоза на багаж, в границите, предвидени във втората разпоредба, без обаче да установяват йерархия между тези хипотези в зависимост от тяхната степен на сериозност.
- 34 От това следва, че размерът на обезщетението, дължимо от въздушен превозвач на пътник, чийто регистриран багаж, за който не е била подадена декларация за интерес от доставка в местоназначението, е бил унищожен, загубен, повреден или закъснял, трябва да се определи с оглед на фактите по случая в рамките на лимита по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал.
- 35 С оглед на изложените съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 17, параграф 2 във връзка с член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че сумата, предвидена в последната посочена разпоредба като лимит на отговорността на въздушния превозвач в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение на регистриран багаж, за който не е подадена специална декларация за интерес от доставка в местоназначението, представлява максимален размер на обезщетението, който съответният

пътник не получава по право като сума с фиксиран размер. Размерът на дължимото му обезщетение в рамките на този лимит трябва следователно да се определи от националния съд с оглед на обстоятелствата по случая.

*По втория въпрос*

- 36 С втория въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 17, параграф 2 във връзка с член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че урежда правилата за определяне на размера на обезщетението, дължимо от въздушен превозвач на пътник за регистриран багаж, за който не е подадена специална декларация за интерес от доставка в местоназначението и който е бил унищожен, загубен, повреден или закъснял.
- 37 Следва да се припомни, че съгласно приетото от Съда за целите на предвиденото в член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал обезщетение засегнатите пътници имат задачата, под контрола на националния съд, да докажат в достатъчна степен от гледна точка на правото съдържанието на загубения багаж (вж. в този смисъл решение от 22 ноември 2012 г., *Espada Sánchez и др.*, C-410/11, EU:C:2012:747, т. 35).
- 38 При все това, доколкото, както отбелязва генералният адвокат в точка 32 от заключението си, нито в Конвенцията от Монреал, нито в Регламент № 2027/97, с който се прилагат съответните ѝ разпоредби относно въздушния превоз на пътници и на техния багаж, са предвидени специални разпоредби относно доказването на вредите по тази конвенция, в съответствие с принципа на процесуална автономия следва да се прилагат съответните разпоредби от националното право, както впрочем се установява и от съображение 18 от Регламент № 889/2002, съгласно което държавите членки следва да приемат допълнителни разпоредби, които са евентуално необходими, за да се приложи Конвенцията от Монреал в точките, които не са обхванати от Регламент № 2027/97.
- 39 Всъщност съгласно постоянната съдебна практика, когато липсва правна уредба на равнището на Съюза, във вътрешния правен ред на всяка държава членка трябва да се посочат компетентните юрисдикции и да се уредят подробните процесуалните правила за съдебните производства, предназначени да гарантират пълната защита на правата, които правните субекти черпят от правото на Съюза. Тези процесуални правила не трябва обаче да бъдат по-неблагоприятни от правилата за аналогични вътрешноправни производства (принцип на равностойност), нито да бъдат уредени по начин, който прави практически невъзможно или прекомерно трудно упражняването на правата, предоставени от правния ред на Съюза (принцип на ефективност) (в този смисъл вж. по-специално решения от 16 декември 1976 г., *Rewe-Zentralfinanz и Rewe-Zentral*, 33/76, EU:C:1976:188, т. 5, от 13 март 2007 г., *Unibet*, C-432/05, EU:C:2007:163, т. 38, 39 и 43 и от 11 септември 2019 г., *Călin*, C-676/17, EU:C:2019:700, т. 30).
- 40 Когато се преценява дали са спазени тези два принципа, трябва да се държи сметка за мястото на съответните правила в цялото производство, за развитието на това производство и за особеностите на тези правила пред различните национални инстанции (вж. в този смисъл решение от 11 септември 2019 г., *Călin*, C-676/17, EU:C:2019:700, т. 31 и цитираната съдебна практика).
- 41 От изложените съображения следва, както по същество отбелязва генералният адвокат в точки 35 и 36 от заключението си, че в рамките на исковете, предявени на основание член 17, параграф 2 и член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, съответните пътници трябва надлежно да докажат — като представят по-специално документи, доказващи разходите, които са направили, за да заменят съдържанието на багажа си — вредите, които са претърпели поради неговото унищожаване, загуба, повреда или закъснение, а компетентните национални



юрисдикции трябва да се уверят, както предвижда посочената в точки 39 и 40 от настоящото решение съдебна практика, че приложимите съгласно националното право правила по-специално за доказване не правят невъзможно или прекомерно трудно упражняването на правото на обезщетение, което пътниците черпят от посочените разпоредби.

- 42 Когато по-специално съответният пътник не е представил каквито и да било доказателства за вредите, които е претърпял поради доказано унищожаване, загуба, повреда или закъснение на багажа му, посочените от запитващата юрисдикция обстоятелства, като например теглото на загубения багаж и дали същият е бил загубен на отиване или на връщане, могат да бъдат взети предвид от националния съд за целите на установяване на претърпените вреди и определяне на размера на дължимото на пътника обезщетение. Тези обстоятелства обаче не трябва да се разглеждат изолирано, а заедно.
- 43 По отношение в частност на теглото на загубения багаж, доколкото доказателство за него по принцип може да представи само превозвачът, след като той го е регистрирал, важно е да се припомни, че за да се гарантира спазването на принципа на ефективност, националният съд — ако установи, че възлагането на една от страните на тежестта на доказване може да направи невъзможно или изключително трудно това доказване, тъй като по-специално поради това че то се отнася до данни, с които е невъзможно тази страна да разполага — е длъжен да приложи всички процесуални способности, с които разполага по силата на националното право, сред които възможността да разпорежи необходимите мерки за събиране на доказателства, включително представянето на документ или на доказателство от една от страните или от трето лице (вж. в този смисъл решение от 7 септември 2006 г., *Laboratoires Voiron*, C-526/04, EU:C:2006:528, т. 55).
- 44 С оглед на изложените съображения на втория въпрос следва да се отговори, че член 17, параграф 2 във връзка с член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че размерът на обезщетението, дължимо на пътник за регистриран багаж, за който не е подадена специална декларация за интерес от доставка в местоназначението и който е бил унищожен, загубен, повреден или закъснял, трябва да се определи от националния съд в съответствие с приложимите по-специално в областта на доказването правила по националното право. Тези правила не трябва обаче да бъдат по-неблагоприятни от правилата за аналогични вътрешноправни производства, нито да бъдат уредени по начин, който прави практически невъзможно или прекомерно трудно упражняването на правата, предоставени от Конвенцията от Монреал.

### По съдебните разноски

- 45 С оглед на обстоятелството, че за страните в главните производства настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на писмени становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

- 1) Член 17, параграф 2 във връзка с член 22, параграф 2 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г., трябва да се тълкува в смисъл, че сумата, предвидена в последната посочена разпоредба като лимит на отговорността на въздушния превозвач в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение на регистриран багаж, за който не е подадена специална декларация за интерес от доставка в местоназначението, представлява максимален размер на обезщетението,

който съответният пътник не получава по право като сума с фиксиран размер. Размерът на дължимото му обезщетение в рамките на този лимит трябва следователно да се определи от националния съд с оглед на обстоятелствата по случая.

- 2) Член 17, параграф 2 във връзка с член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че размерът на обезщетението, дължимо на пътник за регистриран багаж, за който не е подадена специална декларация за интерес от доставка в местоназначението и който е бил унищожен, загубен, повреден или закъснял, трябва да се определи от националния съд в съответствие с правилата по националното право, приложими по-специално в областта на доказването. Тези правила не трябва обаче да бъдат по-неблагоприятни от правилата за аналогични вътрешноправни производства, нито да бъдат уредени по начин, който прави практически невъзможно или прекомерно трудно упражняването на правата, предоставени от Конвенцията от Монреал.

Подписи