



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

9. července 2020\*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Montrealská úmluva – Článek 17 odst. 2 – Odpovědnost leteckých dopravců za odbavená zavazadla – Zjištění ztráty odbaveného zavazadla – Nárok na náhradu škody – Článek 22 odst. 2 – Meze odpovědnosti za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění zavazadel – Nedostatek informací o ztraceném zavazadlu – Důkazní břemeno – Procesní autonomie členských států – Zásady rovnocennosti a efektivity“

Ve věci C-86/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (obchodní soud č. 9 v Barceloně, Španělsko) ze dne 3. prosince 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 6. února 2019, v řízení

**SL**

proti

**Vueling Airlines SA,**

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení M. Vilaras, předseda senátu, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe a N. Piçarra (zpravodaj), soudci,

generální advokát: G. Pitruzzella,

vedoucí soudní kanceláře: M. Ferreira, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 15. ledna 2020,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za SL A. Azcárraga Gonzalem, A. Velázquez Cobos a J. C. Siqueira Viana, abogados,
- za Vueling Airlines SA J. Fillat Bonetem, abogado,
- za německou vládu J. Möllerem, M. Hellmannem a U. Bartlem, jakož i A. Berg, jako zmocněnci,
- za nizozemskou vládu M. K. Bulterman a M. A. M. de Ree, jako zmocněnkyněmi,
- za Evropskou komisi J. Riusem, jakož i N. Yerrell, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 11. března 2020,

\* Jednací jazyk: španělština.

vydává tento

## Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 17 odst. 2 a čl. 22 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, jež byla uzavřena v Montrealu dne 28. května 1999, podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491, dále jen „Montrealská úmluva“) a vstoupila ve vztahu k Evropské unii v platnost dne 28. června 2004.
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi SL a leteckým dopravcem Vueling Airlines SA ve věci žaloby na náhradu majetkové a nemajetkové újmy vzniklé v důsledku ztráty zavazadla odbaveného SL během letu uskutečněného tímto dopravcem.

## Právní rámec

### *Mezinárodní právo*

- 3 Třetí pododstavec preambule Montrealské úmluvy uvádí, že státy, které jsou smluvními stranami této úmluvy, „uzn[ávají] význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“.
- 4 V pátém pododstavci této preambule je uvedeno, že „společný krok států k další harmonizaci a kodifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu formou nové úmluvy je nejvhodnějším prostředkem pro dosažení spravedlivého vyvážení zájmů“.
- 5 Článek 3 odst. 3 Montrealské úmluvy stanoví:

„Doprovce odevzdá cestujícímu zavazadlový identifikační lístek ke každému zavazadlu podanému k přepravě [odbavenému zavazadlu].“

- 6 Článek 17 této úmluvy, nadepsaný „Smrt a zranění cestujících – škoda na zavazadlech“, stanoví:

„[...]

2. Dopravce odpovídá za škody vzniklé zničením, ztrátou nebo poškozením zavazadel podaných k přepravě [odbavených zavazadel], pouze pokud událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo poškození, nastala na palubě letadla nebo v době, kdy bylo zavazadlo podané k přepravě [odbavené zavazadlo] v péči dopravce. [...]

3. Pokud dopravce přizná ztrátu podaného [odbaveného] zavazadla nebo pokud podané [odbavené] zavazadlo nedorazí 21 dní po datu, kdy mělo dorazit, cestující je oprávněn uplatnit proti dopravci práva, která má na základě přepravní smlouvy.

4. Pokud není uvedeno jinak, pojem ‚zavazadlo‘ používaný v této úmluvě znamená podané i nepodané [odbavené i neodbavené] zavazadlo.“

- 7 Článek 22 uvedené úmluvy, nadepsaný „Meze odpovědnosti za zpoždění, zavazadla a dopravovaný náklad“, v odstavci 2 stanoví:

„Při přepravě zavazadel je odpovědnost dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění dodávky omezena na 1 000 zvláštních práv čerpání pro každého cestujícího, pokud cestující při podávání zavazadla dopravci neučiní zvláštní prohlášení o významu jeho dodání do místa určení a nezaplatí dodatečný příplatek, pokud byl o to požádán. V tom případě je dopravce povinen zaplatit částku, která nepřevyšuje deklarovanou částku, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší, než je skutečný zájem cestujícího na dodání zavazadla do místa určení.“

- 8 V souladu s postupem stanoveným v článku 24 Montrealské úmluvy byla mez odpovědnosti stanovená v čl. 22 odst. 2 této úmluvy zvýšena od 30. prosince 2009 pro každého cestujícího za škodu způsobenou na zavazadlech na 1 131 zvláštních práv čerpání (dále jen „ZPČ“). Tato částka byla od 28. prosince 2019 zvýšena na 1 288 ZPČ.

### **Unijní právo**

- 9 Po podepsání Montrealské úmluvy bylo nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. 1997, L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489) změněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. 2002, L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246) (dále jen „nařízení č. 2027/97“).

- 10 Body 12 a 18 odůvodnění nařízení č. 889/2002 zní takto:

„(12) Jednotné limity odpovědnosti při ztrátě, poškození nebo zničení zavazadel a při škodě způsobené zpožděním, platné pro veškerou dopravu provozovanou [unijními] dopravci [...], povedou k zajištění jednoduchých a jasných pravidel jak pro cestující, tak i pro letecké společnosti a umožní cestujícím rozeznat, kdy je nutné další pojištění.

[...]

(18) Jsou-li požadována další pravidla k provádění Montrealské úmluvy v otázkách neupravených nařízením (ES) č. 2027/97, přísluší členským státům vydat takové předpisy“.

- 11 Článek 1 nařízení č. 2027/97 zní takto:

„Toto nařízení provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel, a stanoví určitá doplňující ustanovení. Dále rozšiřuje používání těchto ustanovení na leteckou dopravu uvnitř jednotlivého členského státu.“

- 12 Článek 3 odst. 1 tohoto nařízení stanoví:

„Odpovědnost leteckého dopravce [Unie], pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.“

### **Spor v původním řízení a předběžná otázka**

- 13 Dne 18. září 2017 přicestovala SL letadlem z Ibizy (Španělsko) na Fuerteventuru (Španělsko) s mezipřistáním v Barceloně (Španělsko), přičemž let byl provozován společností Vueling Airlines. Zavazadlo odbavila u tohoto leteckého dopravce.

- 14 Let proběhl normálně a po přeletu SL zjistila, že její zavazadlo nedorazilo. Z tohoto důvodu podala u uvedeného leteckého dopravce reklamaci.
- 15 Dne 11. prosince 2017 podala SL k předkládajícímu soudu, Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (obchodní soud č. 9 v Barceloně, Španělsko), žalobu proti společnosti Vueling Airlines, kterou se domáhá zaplacení odškodnění odpovídajícího horní mezi 1 131 ZPČ, která byla stanovena v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy pro náhradu majetkové a nemajetkové újmy, jež jí byla způsobena v důsledku ztráty zavazadla. Na podporu své žaloby SL tvrdí, že ztráta je nejzávažnější formou škody způsobené zavazadlům stanovenou v tomto ustanovení.
- 16 Vueling Airlines uznává, že toto zavazadlo nebylo nalezeno. Brání se nicméně zaplacení horní meze odškodnění stanovené v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy a nabízí pouze částku 250 eur jako náhradu majetkové a nemajetkové újmy způsobené ztrátou uvedeného zavazadla. Tvrdí, že SL neuvedla obsah tohoto zavazadla, jeho hodnotu a váhu, ani nepředložila doklady o nákupech provedených za účelem nahrazení předmětů, které se v něm nacházely. Vueling Airlines má přitom za to, že tyto skutečnosti jsou nezbytné k tomu, aby mohl cestující prokázat, že by mu měla být přiznána náhrada škody odpovídající horní mezi stanovené v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy.
- 17 Předkládající soud poukazuje na rozdíly v judikatuře na vnitrostátní úrovni týkající se výkladu čl. 17 odst. 2 a čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy. Při zjištění ztráty zavazadla přiznávají některé soudy horní mez odškodnění stanovenou v posledně uvedeném ustanovení, jelikož se jedná o nejzávažnější formu škody na zavazadlech mezi těmi, které jsou stanoveny v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, aniž by bylo od cestujícího vyžadováno, aby předložil tvrzení nebo další důkazy. Jiné soudy naproti tomu rozhodují, že výši náhrady škody, která má být poskytnuta cestujícímu za ztrátu zavazadla, musí soud určit v závislosti na předložených důkazech, přičemž poškozený je povinen všemi právními prostředky prokázat utrpěnou újmu.
- 18 Za těchto podmínek se Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (obchodní soud č. 9 v Barceloně) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Je při zjištění ztráty zavazadla letecká společnost povinna cestujícího vždy a nutně odškodnit horní mezi odškodnění ve výši 1 131 ZPČ, neboť se jedná o nejzávažnější situaci mezi těmi, které stanoví čl. 17 odst. 2 a čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, nebo se jedná o horní mez odškodnění, kterou může soud snížit, a to i tehdy, pokud se jedná o ztrátu zavazadla, podle konkrétních okolností, takže částka 1 131 ZPČ bude přiznána pouze tehdy, pokud cestující jakýmkoli právními prostředky doloží, že hodnota předmětů a osobních věcí, které se nacházely v odbaveném zavazadle, a předmětů, které si musel pořídit jako jejich náhradu, dosahovala této meze, nebo pokud hodnotu nedoloží, může soud pro účely posouzení nemajetkové újmy cestujícího způsobené obtížemi vyvolanými ztrátou jeho zavazadla rovněž zohlednit další parametry, jako například počet kilogramů, které zavazadlo vážilo, nebo zda ke ztrátě zavazadla došlo při cestě tam nebo při cestě zpět?“

### **K předběžné otázce**

#### ***K přípustnosti***

- 19 Vueling Airlines tvrdí, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je nepřijatelná, jelikož odpověď na otázku týkající se výkladu čl. 17 odst. 2 a čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy může být jasně vyvozena z judikatury Soudního dvora, zejména z rozsudku ze dne 6. května 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), a nevyvolává tedy žádné důvodné pochybnosti.

- 20 Podle ustálené judikatury Soudního dvora je v rámci spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy zavedené článkem 267 SFEU věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci v původním řízení posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které Soudnímu dvoru klade. Jestliže se tedy položené otázky týkají výkladu unijního práva, jehož je Montrealská úmluva nedílnou součástí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, body 19 a 20, jakož i ze dne 12. dubna 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, body 19 a 20), je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout [viz zejména rozsudky ze dne 19. listopadu 2019, A. K. a další (Nezávislost kárného kolegia Nejvyššího soudu), C-585/18, C-624/18 a C-625/18, EU:C:2019:982, bod 97, jakož i ze dne 19. prosince 2019, Junqueras VIES, C-502/19, EU:C:2019:1115, bod 55 a citovaná judikatura].
- 21 Z toho vyplývá, že se na otázky týkající se výkladu unijního práva položené vnitrostátním soudem v právním a skutkovém rámci, který tento soud vymezí na vlastní odpovědnost a jehož správnost nepřisluší Soudnímu dvoru ověřovat, vztahuje domněnka relevance. Soudní dvůr může odmítnout rozhodnutí o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 46, jakož i ze dne 24. října 2018, XC a další, C-234/17, EU:C:2018:853, bod 16 a citovaná judikatura).
- 22 Není přitom vnitrostátnímu soudu nijak zapovězeno, aby položil Soudnímu dvoru předběžnou otázku, o jejímž zodpovězení nelze podle názoru jednoho z účastníků původního řízení rozumně pochybovat. I kdyby tomu tak bylo, tato otázka se z tohoto důvodu nestává nepřijatelnou (rozsudek ze dne 1. prosince 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, body 64 a 65).
- 23 Z toho vyplývá, že argumentace společnosti Vueling Airlines směřující k prokázání nepřijatelnosti žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce musí být odmítnuta a na otázku položenou předkládajícím soudem je třeba odpovědět.

### ***K věci samé***

#### *Úvodní poznámky*

- 24 Úvodem je třeba poznamenat, že otázka položená předkládajícím soudem obsahuje v podstatě dvě otázky. První otázka se týká paušální či nepaušální povahy odškodnění, které má být zapláceno podle čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy, ve spojení s čl. 22 odst. 2 této úmluvy, cestujícím, jehož odbavené zavazadlo, které nebylo předmětem zvláštního prohlášení o významu jeho dodání, se ztratilo v době, kdy bylo v péči leteckého dopravce. Druhá otázka se týká pravidel pro určení výše tohoto odškodnění v případě, že částka uvedená v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy nepředstavuje částku, která má být zaplácena ze zákona a paušálně.
- 25 Je tedy třeba zabývat se postupně každou z těchto dvou otázek.
- 26 Za tímto účelem je třeba připomenout, že podle čl. 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 platí, že odpovědnost leteckého dopravce Unie, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost (rozsudky ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 18, jakož i ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 29).

27 Stejně tak je ustálenou judikaturou, že ustanovení takové mezinárodní smlouvy, jako je Montrealská úmluva, musí být vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je přikládán výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k jejímu předmětu a účelu, v souladu s obecným mezinárodním právem, jež je pro Unii závazné, jak bylo kodifikováno článkem 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1155, s. 331) (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 23; ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další, C-410/11, EU:C:2012:747, body 20 až 22, jakož i ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 31).

#### *K první otázce*

28 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy, ve spojení s čl. 22 odst. 2 této úmluvy, musí být vykládán v tom smyslu, že částka, která je v posledně uvedeném ustanovení stanovena jako mez odpovědnosti leteckého dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění odbavených zavazadel, které nebyly předmětem zvláštního prohlášení o významu jejich dodání, představuje maximální výši náhrady škody, nebo naopak paušální částku, která má být ze zákona zaplacená cestujícímu.

29 Podle čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy odpovídá letecký dopravce za škody vzniklé zničením, ztrátou nebo poškozením odbavených zavazadel, „pouze pokud událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo poškození, nastala na palubě letadla nebo v době, kdy bylo zavazadlo podané k přepravě [odbavené zavazadlo] v péči dopravce“ (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 32, jakož i ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další, C-410/11, EU:C:2012:747, body 25 a 26). Toto ustanovení se proto omezuje na stanovení podmínek, za kterých je cestujícím v letecké dopravě přiznán nárok na náhradu škody v případě zničení, ztráty nebo poškození odbavených zavazadel.

30 Pokud jde o čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, Soudní dvůr rozhodl nejen, že při přepravě zavazadel je odpovědnost leteckého dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění „omezena“ od 30. prosince 2009 do 28. prosince 2019 na částku 1 131 ZPČ pro každého cestujícího, nýbrž i že mez stanovená v tomto ustanovení představuje maximální výši náhrady škody, kterou nemůže získat ze zákona a paušálně každý cestující, a to ani v případě ztráty jeho zavazadel (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další, C-410/11, EU:C:2012:747, bod 34).

31 Soudní dvůr rovněž rozhodl, že omezení náhrady škody stanovené v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy se musí vztahovat na celkovou způsobenou újmu bez ohledu na to, zda je majetkové, či nemajetkové povahy. V tomto ohledu upřesnil, že možnost, aby cestující při podávání odbavených zavazadel dopravci učinil zvláštní prohlášení o významu jejich dodání do místa určení podle druhé části tohoto ustanovení, potvrzuje, že mez odpovědnosti leteckého dopravce za újmu vzniklou v důsledku ztráty zavazadel je, neexistuje-li žádné zvláštní prohlášení o významu dodání, absolutní mezí, která zahrnuje jak nemajetkovou, tak majetkovou újmu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, body 37 a 38).

32 Kromě toho z přípravných prací k Montrealské úmluvě vyplývá, že částky uvedené v návrhu právního ustanovení, které se posléze stalo článkem 22 této úmluvy, byly koncipovány jako maximální částky, a nikoli jako paušální částky náhrady škody, které mají být automaticky přiznány poškozeným. Přestože tento výklad mohl být přesněji vyjádřen použitím takového výrazu, jako je „nemůže překročit“, bylo rozhodnuto použít výraz „omezena“, neboť tento výraz je běžně používán v judikatuře rozvinuté v souvislosti s Úmluvou o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, podepsanou ve Varšavě dne 12. října 1929 (Společnost národů – *Recueil des traités*, sv. CXXXVII, s. 12), která byla nahrazena Montrealskou úmluvou (zápis z 12. zasedání plenární komise ze dne 25. května 1999, *Mezinárodní konference o leteckém právu*, Montreal, 10. až 28. května 1999, sv. I, zápisy).

- 33 V tomto kontextu je třeba rovněž upřesnit, že z čl. 17 odst. 2 ani z čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy nevyplývá, že ztráta zavazadel musí být považována za nejzávažnější formu škody způsobené zavazadlům, takže by odškodnění odpovídající částce stanovené v druhém ustanovení mělo být ze zákona zapláceno poškozenému cestujícímu již z toho důvodu, že je taková ztráta zjištěna. Tato ustanovení se totiž omezují na výčet jednotlivých případů, které mohou vést ke vzniku odpovědnosti leteckého dopravce za škody vzniklé při přepravě zavazadel, v mezích stanovených v druhém ustanovení, aniž by mezi těmito případy byla stanovena hierarchie v závislosti na jejich závažnosti.
- 34 Z toho vyplývá, že výše náhrady škody, kterou má letecký dopravce zaplatit cestujícímu, jehož odbavené zavazadlo, které nebylo předmětem zvláštního prohlášení o významu dodání, bylo zničeno, ztraceno, poškozeno nebo byla jeho dodávka zpožděna, musí být určena v mezích stanovených v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy s ohledem na okolnosti dané věci.
- 35 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy, ve spojení s čl. 22 odst. 2 této úmluvy, musí být vykládán v tom smyslu, že částka, která je v posledně uvedeném ustanovení stanovena jako mez odpovědnosti leteckého dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění odbavených zavazadel, které nebyly předmětem zvláštního prohlášení o významu jejich dodání, představuje maximální výši náhrady škody, na kterou dotyčný cestující nemá nárok ze zákona a paušálně. Z toho důvodu vnitrostátnímu soudu přísluší, aby v těchto mezích určil výši náhrady škody, která mu má být s ohledem na okolnosti projednávané věci zaplácena.

#### *K druhé otázce*

- 36 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy, ve spojení s čl. 22 odst. 2 této úmluvy, musí být vykládán v tom smyslu, že stanoví pravidla pro určení výše náhrady škody, kterou má letecký dopravce zaplatit cestujícímu, jehož odbavené zavazadlo, které nebylo předmětem zvláštního prohlášení o významu dodání, bylo zničeno, ztraceno, poškozeno nebo byla jeho dodávka zpožděna.
- 37 Je třeba připomenout, že Soudní dvůr rozhodl, že pro účely náhrady škody podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy dotyčným cestujícím přísluší, aby pod dohledem vnitrostátního soudu právně dostatečným způsobem prokázali obsah ztracených zavazadel (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další, C-410/11, EU:C:2012:747, bod 35).
- 38 Avšak vzhledem k tomu, jak uvedl generální advokát v bodě 32 svého stanoviska, že Montrealská úmluva ani nařízení č. 2027/97, kterým se provádí její relevantní ustanovení týkající se letecké dopravy cestujících a jejich zavazadel, neobsahují zvláštní ustanovení týkající se důkazu o škodě uvedené v této úmluvě, je třeba v souladu se zásadou procesní autonomie použít relevantní pravidla vnitrostátního práva, jak o tom ostatně svědčí bod 18 odůvodnění nařízení č. 889/2002, který uvádí, že jsou-li požadována další pravidla k provádění Montrealské úmluvy v otázkách neupravených nařízením č. 2027/97, přísluší členským státům vydat takové předpisy.
- 39 Podle ustálené judikatury totiž platí, že v případě neexistence unijní právní úpravy v této oblasti přísluší vnitrostátnímu právnímu řádu každého členského státu, aby určil příslušné soudy a upravil procesní podmínky soudních řízení určených k zajištění ochrany práv, která jednotlivcům vyplývají z unijního práva. Tyto podmínky však nesmí být méně příznivé než ty, které se týkají obdobných řízení na základě vnitrostátního práva (zásada rovnocennosti), ani upravené takovým způsobem, aby v praxi znemožňovaly nebo nadměrně ztěžovaly výkon práv přiznaných unijním právním řádem (zásada efektivity) (v tomto smyslu viz zejména rozsudky ze dne 16. prosince 1976, Rewe-Zentralfinanz a Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, bod 5; ze dne 13. března 2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, body 38, 39 a 43, jakož i ze dne 11. září 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, bod 30).

- 40 Dodržování těchto dvou zásad musí být analyzováno s ohledem na postavení daných pravidel v řízení jako celku, na průběh řízení a zvláštnosti těchto pravidel před jednotlivými vnitrostátními orgány (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. září 2019, Čálin, C-676/17, EU:C:2019:700, bod 31 a citovaná judikatura).
- 41 Z výše uvedených úvah vyplývá, jak v podstatě uvedl generální advokát v bodech 35 a 36 svého stanoviska, že v rámci žalob podaných na základě čl. 17 odst. 2 a čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy přísluší dotýcným cestujícím, aby právně dostatečným způsobem prokázali, zejména prostřednictvím listinných důkazů o výdajích vynaložených za účelem nahrazení obsahu jejich zavazadel, újmu vzniklou v důsledku zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění těchto zavazadel, a příslušným vnitrostátním soudům, aby na základě judikatury zmíněné v bodech 39 a 40 tohoto rozsudku ověřily, že použitelná pravidla vnitrostátního práva, zejména v oblasti dokazování, v praxi neznemožňují nebo nadměrně neztěžují výkon práva na náhradu škody, které cestujícím z těchto ustanovení vyplývá.
- 42 Konkrétně v situaci, která se vyznačuje neexistencí jakýchkoli důkazů předložených poškozeným cestujícím ohledně újmy způsobené zjištěným zničením, ztrátou, poškozením nebo zpožděním zavazadel, mohou být skutečnosti zmíněné předkládajícím soudem, jako je váha ztracených zavazadel, jakož i okolnost, že ke ztrátě došlo při cestě tam nebo při cestě zpět, zohledněny vnitrostátním soudem za účelem posouzení vzniklé újmy nebo stanovení výše náhrady škody, která má být zaplacena poškozenému cestujícímu. Tyto skutečnosti však nesmí být zohledňovány izolovaně, nýbrž musí být posuzovány jako celek.
- 43 Pokud jde konkrétně o váhu ztracených zavazadel, vzhledem k tomu, že po odbavení těchto zavazadel je takový důkaz schopen předložit v zásadě pouze dopravce, je třeba připomenout, že pokud vnitrostátní soud konstatuje, že skutečnost, že důkazní břemeno je ponecháno na určitém účastníku řízení, může znemožnit nebo nadměrně ztížit předložení takového důkazu, a to zejména z toho důvodu, že se tento důkaz týká údajů, které tento účastník nemůže mít k dispozici, je za účelem zajištění dodržení zásady efektivity povinen použít všechny procesní prostředky, které mu dává vnitrostátní právo, mezi nimiž je i právo nařídit provedení nezbytného dokazování, včetně předložení aktu nebo písemnosti některým účastníkem řízení nebo třetí osobou (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. září 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, bod 55).
- 44 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy, ve spojení s čl. 22 odst. 2 této úmluvy, musí být vykládán v tom smyslu, že výše náhrady škody, která má být zaplacena cestujícímu, jehož odbavené zavazadlo, které nebylo předmětem zvláštního prohlášení o významu dodání, bylo zničeno, ztraceno, poškozeno nebo byla jeho dodávka zpožděna, musí být určena vnitrostátním soudem v souladu s použitelnými pravidly vnitrostátního práva, zejména v oblasti dokazování. Tato pravidla však nesmí být méně příznivá než ta, která se týkají obdobných řízení na základě vnitrostátního práva, ani upravena takovým způsobem, aby v praxi znemožňovala nebo nadměrně ztěžovala výkon práv přiznaných Montrealskou úmluvou.

## **K nákladům řízení**

- 45 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (čtvrtý senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 17 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, jež byla uzavřena v Montrealu dne 28. května 1999, podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna

2001, ve spojení s čl. 22 odst. 2 této úmluvy, musí být vykládán v tom smyslu, že částka, která je v posledně uvedeném ustanovení stanovena jako mez odpovědnosti leteckého dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění odbavených zavazadel, které nebyly předmětem zvláštního prohlášení o významu jejich dodání, představuje maximální výši náhrady škody, na kterou dotyčný cestující nemá nárok ze zákona a paušálně. Z toho důvodu vnitrostátnímu soudu přísluší, aby v těchto mezích určil výši náhrady škody, která mu má být s ohledem na okolnosti projednávané věci zaplacená.

- 2) Článek 17 odst. 2 Montrealské úmluvy, ve spojení s čl. 22 odst. 2 této úmluvy, musí být vykládán v tom smyslu, že výše náhrady škody, která má být zaplacená cestujícím, jehož odbavené zavazadlo, které nebylo předmětem zvláštního prohlášení o významu dodání, bylo zničeno, ztraceno, poškozeno nebo byla jeho dodávka zpožděna, musí být určena vnitrostátním soudem v souladu s použitelnými pravidly vnitrostátního práva, zejména v oblasti dokazování. Tato pravidla však nesmí být méně příznivá než ta, která se týkají obdobných řízení na základě vnitrostátního práva, ani upravena takovým způsobem, aby v praxi znemožňovala nebo nadměrně ztěžovala výkon práv přiznaných Montrealskou úmluvou.

Podpisy.