



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

9. juli 2020*

»Præjudiciel forelæggelse – luftbefordring – Montrealkonventionen – artikel 17, stk. 2 – luftfartsselskabers erstatningsansvar på området for indchecket bagage – dokumenteret bortkomst af indchecket bagage – ret til erstatning – artikel 22, stk. 2 – erstatningsgrænser ved ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af bagage – manglende oplysninger om den bortkomne bagage – bevisbyrde – medlemsstaternes procesautonomi – ækvivalensprincippet og effektivitetsprincippet«

I sag C-86/19,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Juzgado de lo Mercantil no 9 de Barcelona (handelsret nr. 9 i Barcelona, Spanien) ved afgørelse af 3. december 2018, indgået til Domstolen den 6. februar 2019, i sagen

SL

mod

Vueling Airlines SA,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Vilaras, og dommerne S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe og N. Piçarra (refererende dommer),

generaladvokat: G. Pitruzzella,

justitssekretær: ekspeditionssekretær M. Ferreira,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 15. januar 2020,

efter at der er afgivet indlæg af:

- SL ved abogados A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos og J.C. Siqueira Viana,
- Vueling Airlines SA ved abogado J. Fillat Boneta,
- den tyske regering ved J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl og A. Berg, som befuldmægtigede,
- den nederlandske regering ved M.K. Bulterman og M.A.M. de Ree, som befuldmægtigede,

* Processprog: spansk.

– Europa-Kommissionen ved J. Rius og N. Yerrell, som befuldmægtigede,
og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 11. marts 2020,
afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 17, stk. 2, og artikel 22, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på dettes vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 2001, L 194, s. 38) (herefter »Montrealkonventionen«) og trådt i kraft for så vidt angår Den Europæiske Union den 28. juni 2004.
- 2 Anmodningen er blevet fremsat i forbindelse med en tvist mellem SL og Vueling Airlines SA, der er et luftfartsselskab, vedrørende et krav om erstatning for den økonomiske og ikke-økonomiske skade, der følger af bortkomsten af bagage, der var blevet indchecket af SL, under en flyvning, som blev varetaget af dette luftfartsselskab.

Retsforskrifter

Folkeretten

- 3 Det fremgår af tredje afsnit i præamblen til Montrealkonventionen, at de kontraherende stater »er klar over, at det er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet«.
- 4 Nævnte præambels femte afsnit angiver, at »staternes fælles indsats for yderligere at harmonisere og kodificere bestemte regler for international lufttransport ved hjælp af en ny konvention er den bedste måde, hvorpå en rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser kan opnås«.
- 5 Montrealkonventionens artikel 3, stk. 3, bestemmer:

»Luftfartsselskabet giver passageren en bagageidentificeringsmærkeseddel for hvert stykke indchecket bagage.«
- 6 Konventionens artikel 17 med overskriften »Passagerers død eller tilskadekomst – Beskadigelse af bagage« bestemmer:

»[...]

2. Luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indchecket bagage, hvis den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen, er indtruffet om bord i flyet eller på et tidspunkt, hvor den indcheckede bagage var i luftfartsselskabets forvaring. [...]

3. Hvis luftfartsselskabet vedkender sig, at indchecket bagage er bortkommet, eller hvis den indcheckede bagage ikke er ankommet senest 21 dage efter den dato, hvor den burde være ankommet, kan passageren gøre sine rettigheder i henhold til transportkontrakten gældende over for luftfartsselskabet.

4. Medmindre andet er angivet, forstås i denne konvention ved »bagage« både indchecket og uchecket bagage.«

- 7 Konventionens artikel 22 med overskriften »Erstatningsgrænser i forbindelse med forsinkelse, bagage og gods« bestemmer i stk. 2:

»Ved bagagetransport er luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse begrænset til 1000 særlige trækingsrettigheder for hver passager, medmindre passageren samtidig med bagagens indcheckning hos luftfartsselskabet har afgivet en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet og betalt et supplerende beløb, hvis dette forlanges. I så fald er luftfartsselskabet forpligtet til at udbetale et beløb, der ikke overskrider det opgivne beløb, medmindre det kan bevise, at beløbet er større end passagerens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.«

- 8 I henhold til den procedure, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 24, blev den erstatningsgrænse, der er fastsat i konventionens artikel 22, stk. 2, med virkning fra 30. december 2009 forhøjet til 1131 særlige trækingsrettigheder (herefter »SDR«) for hver passager for beskadigelsen af bagage. Dette beløb blev forhøjet til 1288 SDR med virkning fra den 28. december 2019.

EU-retten

- 9 Efter undertegnelsen af Montrealkonventionen blev Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFT 1997, L 285, s. 1) ændret ved Europa Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EFT 2002, L 140, s. 2) (herefter »forordning nr. 2027/97«).

- 10 I 12. og 18. betragtning til forordning nr. 889/2002 er anført følgende:

»(12) Ensartede erstatningsgrænser for erstatning ved tab, beskadigelse eller ødelæggelse af bagage og ved tab, som skyldes forsinkelse, som gælder alle rejser med [Unionens] luftfartsselskaber, vil sikre både passagerne og luftfartsselskaberne enkle og tydelige regler og sætte passagerne i stand til at vide, hvornår yderligere forsikring er nødvendig.

[...]

(18) I det omfang der er behov for yderligere bestemmelser for at gennemføre Montrealkonventionen på punkter, der ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 2027/97 er det medlemsstaternes ansvar at fastsætte sådanne bestemmelser.«

- 11 Artikel 1 i forordning nr. 2027/97 har følgende ordlyd:

»Denne forordning gennemfører Montrealkonventionens bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser. Den udvider også disse bestemmelsers gyldighed til at omfatte lufttransport inden for én medlemsstat.«

- 12 Forordningens artikel 3, stk. 1, bestemmer:

»[Unionens] luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar.«

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 13 Den 18. september 2017 rejste SL fra Ibiza (Spanien) til Fuerteventura (Spanien) med mellemlanding i Barcelona (Spanien) ved en flyvning, der blev varetaget af Vueling Airlines. Hun indcheckede sin bagage hos luftfartsselskabet.
- 14 Efter en flyvning, der forløb normalt, konstaterede SL ved ankomsten, at hendes bagage ikke var kommet frem til bestemmelsesstedet. Hun indgav derfor en klage til luftfartsselskabet.
- 15 Den 11. december 2017 anlagde SL ved den forelæggende ret, Juzgado de lo Mercantil no 9 de Barcelona (handelsret nr. 9 i Barcelona, Spanien), et søgsmål mod Vueling Airlines med påstand om betaling af en erstatning, der svarede til den øvre grænse på 1 131 SDR, som er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, for den økonomiske og ikke-økonomiske skade, som bortkomsten af bagagen havde påført hende. Til støtte for sit krav gjorde SL gældende, at bortkomsten udgør den mest alvorlige form for beskadigelse af bagage, der er fastsat i denne bestemmelse.
- 16 Vueling Airlines har anerkendt, at bagagen ikke blev fundet. Selskabet har ikke desto mindre nægtet at betale den maksimale erstatning, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, og har udelukkende tilbudt et beløb på 250 EUR i erstatning for den økonomiske og ikke-økonomiske skade som følge af bagagens bortkomst. Selskabet har gjort gældende, at SL hverken har angivet bagagens indhold, værdi eller vægt eller fremlagt dokumentation for de køb, der blev foretaget til erstatning af genstandene i bagagen. Vueling Airlines er imidlertid af den opfattelse, at disse oplysninger er nødvendige for, at en passager kan godtgøre, at han skal tildeles en erstatning, der svarer til den maksimale erstatning, som er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2.
- 17 Den forelæggende ret har henvist til uoverensstemmelser i national retspraksis vedrørende fortolkningen af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, og artikel 22, stk. 2. Når bortkomsten af bagage er dokumenteret, har visse retsinstanser tildelt den maksimale erstatning, der er fastsat i denne sidstnævnte bestemmelse, med den begrundelse, at der er tale om det mest alvorlige tilfælde af beskadigelse af bagage blandt de tilfælde, der er omhandlet i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, uden at kræve, at passageren påberåber sig eller fremlægger yderligere beviser. Andre retsinstanser har derimod fastslået, at det erstatningsbeløb, der skal tildeles passageren ved bortkomst af bagage, skal fastsættes på baggrund af de fremlagte beviser, idet den tabslidende person har pligt til ved hjælp af ethvert retsgyldigt bevismiddel at godtgøre det eller de tab, der er lidt.
- 18 På denne baggrund har Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (handelsret nr. 9 i Barcelona) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Når en kufferts bortkomst er dokumenteret, skal luftfartsselskabet da altid og under alle omstændigheder yde passageren den maksimale erstatning på 1 131 SDR, idet der er tale om det mest alvorlige af de i artikel 17, stk. 2, og artikel 22, stk. 2, i Montrealkonventionen af 28. maj 1999 omhandlede tilfælde, eller er der tale om en maksimal erstatning, som kan reguleres af retten, selv når der er tale om en kufferts bortkomst, i betragtning af de foreliggende omstændigheder, således at erstatningen på 1 131 SDR kun ydes, hvis passageren ved hjælp af ethvert retsgyldigt bevismiddel dokumenterer, at værdien af de genstande og personlige ejendele, som denne transportererede i den indcheckede bagage, samt de genstande, som denne måtte erhverve med henblik på at erstatte dette indhold, er højere end den maksimale erstatning, eller kan retten i mangel heraf også tage andre parametre i betragtning, såsom vægten af bagagen, eller spørgsmålet om, hvorvidt bagagen bortkom på ud- eller hjemrejsen, med henblik på at vurdere den ikke-økonomiske skade i forbindelse med generne ved bortkomsten af passagerens bagage?«

Om det præjudicielle spørgsmål

Om formaliteten

- 19 Vueling Airlines har gjort gældende, at anmodningen om præjudiciel afgørelse ikke kan antages til realitetsbehandling, eftersom besvarelsen af spørgsmålet om fortolkningen af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, og artikel 22, stk. 2, klart kan udledes af Domstolens praksis, bl.a. dom af 6. maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), og således ikke giver anledning til rimelig tvivl.
- 20 Det følger af Domstolens faste praksis, at det inden for rammerne af det samarbejde mellem Domstolen og de nationale retter, der er indført i artikel 267 TEUF, udelukkende tilkommer den nationale retsinstans, for hvilken en tvist er indbragt, og som har ansvaret for den retlige afgørelse, som skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere såvel, om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, som den forelægger Domstolen. Eftersom de forelagte spørgsmål vedrører fortolkningen af EU-retten, som Montrealkonventionen udgør en integrerende del af (jf. i denne retning dom af 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 19 og 20, og af 12.4.2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, præmis 19 og 20), er Domstolen derfor principielt forpligtet til at træffe afgørelse (jf. bl.a. dom af 19.11.2019, A.K. m.fl. (Uafhængigheden af den øverste domstols disciplinærafdeling), C-585/18, C-624/18 og C-625/18, EU:C:2019:982, præmis 97, og af 19.12.2019, Junqueras Vies, C-502/19, EU:C:2019:1115, præmis 55 og den deri nævnte retspraksis).
- 21 Det følger heraf, at der gælder en formodning for, at de spørgsmål om EU-rettens fortolkning, som den nationale ret har forelagt på baggrund af de retlige og faktiske omstændigheder, som den har ansvaret for at fastlægge – og hvis rigtighed det ikke tilkommer Domstolen at efterprøve – er relevante. Domstolen kan kun afslå at træffe afgørelse vedrørende en anmodning om præjudiciel afgørelse fra en national ret, når det klart fremgår, at den ønskede fortolkning af EU-retten savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, når problemet er af hypotetisk karakter, eller når Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan give en saglig korrekt besvarelse af de stillede spørgsmål (jf. i denne retning dom af 7.3.2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 og C-448/16, EU:C:2018:160, præmis 46, og af 24.10.2018, XC m.fl., C-234/17, EU:C:2018:853, præmis 16 og den deri nævnte retspraksis).
- 22 En national ret er imidlertid på ingen måde udelukket fra at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål, hvor svaret ifølge en af parterne i hovedsagen ikke giver anledning til nogen rimelig tvivl. Selv hvis det antages, at dette er tilfældet, skal spørgsmålet ikke afvises (dom af 1.12.2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, præmis 64 og 65).
- 23 Det følger heraf, at Vueling Airlines' argumentation, der er fremført for at godtgøre, at anmodningen om præjudiciel afgørelse skal afvises, skal forkastes, og det af den forelæggende ret stillede spørgsmål skal derfor besvares.

Om realiteten

Indledende bemærkninger

- 24 Det skal indledningsvis bemærkes, at det spørgsmål, der er forelagt af den forelæggende ret, i det væsentlige omfatter to spørgsmål. Det første er, om den erstatning, der skal betales i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, sammenholdt med konventionens artikel 22, stk. 2, til en passager, hvis indcheckede bagage, som ikke har været genstand for en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, bortkommer i løbet af det tidsrum, hvori luftfartsselskabet har bagagen

i sin forvaring, skal betales med en fast sats. Det andet spørgsmål er, hvorledes erstatningens størrelse skal fastsættes i det tilfælde, at det beløb, der er omhandlet i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, ikke udgør et beløb, der skal betales automatisk og med en fast sats.

- 25 Følgelig skal hvert enkelt af disse spørgsmål behandles successivt.
- 26 Med henblik herpå bemærkes, at i henhold til artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 2027/97 er Unionens luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage underlagt alle bestemmelserne i Montrealkonventionen vedrørende sådant erstatningsansvar (dom af 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 18, og af 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 29).
- 27 Tilsvarende følger det af fast retspraksis, at bestemmelserne i en traktat skal fortolkes loyalt i overensstemmelse med den sædvanlige betydning, der må tillægges traktatens udtryk i deres sammenhæng og under hensyn til dens hensigt og formål i henhold til generelle folkeretlige principper, som er bindende for Unionen, som kodificeret ved artikel 31 i Wienerkonventionen om traktatretten af 23. maj 1969 (*De Forenede Nationers traktatsamling*, bind 1155, s. 331) (jf. i denne retning dom af 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 23, af 22.11.2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 20-22, og af 19.12.2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, præmis 31).

Det første spørgsmål

- 28 Den forelæggende ret ønsker med det første spørgsmål nærmere bestemt oplyst, om Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, sammenholdt med konventionens artikel 22, stk. 2, skal fortolkes således, at det beløb, der er fastsat i denne sidstnævnte bestemmelse som en erstatningsgrænse for luftfartsselskabet i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af indcheckede bagage, som ikke har været genstand for en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, udgør et erstatningsloft eller tværtimod et fast beløb, der automatisk skal betales til passageren.
- 29 Det følger af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, at luftfartsselskabet er erstatningspligtigt ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indcheckede bagage, når »den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen, er indtruffet om bord i flyet eller på et tidspunkt, hvor den indcheckede bagage var i luftfartsselskabets forvaring« (jf. i denne retning dom af 6.5.2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 32, og af 22.11.2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 25 og 26). Denne bestemmelse begrænser sig følgelig til at fastlægge betingelserne for, hvornår der ydes erstatning til flypassagerer i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indcheckede bagage.
- 30 Hvad angår Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, har Domstolen ikke kun fastslået, at luftfartsselskabets erstatningsansvar ved bagagetransport i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse med virkning fra 30. december 2009 og frem til den 28. december 2019 er »begrænset« til 1131 SDR for hver passager, men også, at den begrænsning, der er fastsat i bestemmelsen, udgør en øvre grænse for erstatningen, der ikke kan erhverves automatisk og med en fast sats af enhver passager selv ikke i tilfælde af bortkomst af passagerens bagage (jf. i denne retning dom af 22.11.2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 34).
- 31 Domstolen har ligeledes fastslået, at den erstatningsbegrænsning, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, finder anvendelse på hele den forvoldte skade, uanset om skaden er økonomisk eller ikke-økonomisk. I denne forbindelse præciserede den, at muligheden for passageren for at afgive en erklæring om særlig interesse samtidig med bagagens indcheckning hos luftfartsselskabet i henhold til bestemmelsens andet led bekræfter, at den begrænsning af et luftfartsselskabs ansvar for skade i tilfælde af bortkomst af bagage udgør en absolut afgrænsning i

tilfælde af en manglende erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, som omfatter såvel ikke-økonomisk som økonomisk skade (jf. i denne retning dom af 6.5.2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, præmis 37 og 38).

- 32 Det fremgår endvidere af forarbejderne til Montrealkonventionen, at de beløb, der var angivet i bestemmelsen i udkastet til konventionen, som efterfølgende blev til konventionens artikel 22, skulle være maksimumsbeløb og ikke faste erstatningsbeløb, som tildeles automatisk til tabslidende personer. Selv om denne fortolkning kunne have fremgået med større tydelighed ved at anvende et udtryk som »kan ikke overstige«, blev det besluttet at anvende udtrykket »er begrænset«, for så vidt som dette udtryk er almindeligt anvendt i retspraksis vedrørende konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring undertegnet i Warszawa den 12. oktober 1929 (*Folkeforbundets traktatsamling*, bind CXXXVII, s. 12), som blev erstattet af Montrealkonventionen (referat af plenarudvalgets 12. møde af 25.5.1999, *Den internationale diplomatiske luftretskonference*, Montreal, 10.5.-28.5.1999, bind I, referater).
- 33 I denne sammenhæng skal det ligeledes præciseres, at det hverken fremgår af Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, eller af dens artikel 22, stk. 2, at bortkomst af bagage skal anses for at være den mest alvorlige form for beskadigelse af bagage, således at en erstatning, der svarer til det beløb, der er fastsat i den anden bestemmelse, skal betales automatisk til den tabslidende passager, når en sådan bortkomst er dokumenteret. Disse bestemmelser begrænser sig nemlig til at opregne de forskellige tilfælde, der bevirker, at luftfartsselskabet kan ifalde erstatningsansvar for de skader, der sker ved bagagetransport inden for den begrænsning, der er fastsat i den anden bestemmelse, uden at der herved indføres et hierarki blandt disse tilfælde i forhold til deres grovhed.
- 34 Det følger heraf, at det erstatningsbeløb, der skal betales af luftfartsselskabet til en passager, hvis indcheckede bagage, som ikke har været genstand for en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, er ødelagt, bortkommet, beskadiget eller forsinket, inden for de grænser, der er fastsat i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, skal fastsættes på baggrund af sagens omstændigheder.
- 35 På baggrund af ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, sammenholdt med konventionens artikel 22, stk. 2, skal fortolkes således, at det beløb, der er fastsat i denne sidstnævnte bestemmelse som en begrænsning af luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af indchecket bagage, som ikke har været genstand for en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, udgør et erstatningsloft, som passageren ikke tildeles automatisk og med en fast sats. Følgelig tilkommer det den nationale ret inden for denne grænse at fastsætte det erstatningsbeløb, der skal betales til denne passager, på baggrund af sagens omstændigheder.

Det andet spørgsmål

- 36 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, sammenholdt med konventionens artikel 22, stk. 2, skal fortolkes således, at bestemmelsen fastsætter den erstatning, der skal betales af et luftfartsselskab til en passager, hvis indcheckede bagage, som ikke har været genstand for en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, er ødelagt, bortkommet, beskadiget eller forsinket.
- 37 Det bemærkes, at Domstolen har fastslået, at det med henblik på den erstatning, der er foreskrevet i Montrealkonventionens artikel 22, stk. 2, påhviler de pågældende passagerer under de nationale retters kontrol i tilstrækkelig grad at godtgøre indholdet af den bortkomne bagage (jf. i denne retning dom af 22.11.2012, *Espada Sánchez m.fl.*, C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 35).

- 38 For så vidt som hverken Montrealkonventionen eller forordning nr. 2027/97, der gennemfører konventionens relevante bestemmelser om luftbefordring af passagerer og deres bagage, ikke, som anført af generaladvokaten i punkt 32 i forslaget til afgørelse, fastsætter særlige bestemmelser om bevis for de skader, der er omhandlet i konventionen, er det i henhold til princippet om procesautonomi de relevante regler i national lovgivning, der finder anvendelse, således som det endvidere bekræftes af 18. betragtning til forordning nr. 889/2002, hvori det anføres, at i det omfang, der er behov for yderligere bestemmelser for at gennemføre Montrealkonventionen på punkter, der ikke er omfattet af forordning nr. 2027/97, er det medlemsstaternes ansvar at fastsætte sådanne bestemmelser.
- 39 Det følger nemlig af fast retspraksis, at det, når der ikke findes EU-retlige bestemmelser på området, tilkommer hver enkelt medlemsstat i sin interne retsorden at udpege de kompetente retter og fastsætte detaljerede processuelle regler for søgsmål med henblik på at sikre den fulde beskyttelse af borgernes rettigheder efter EU-retten. Disse regler må imidlertid ikke være mindre gunstige end dem, der gælder for tilsvarende krav på grundlag af national ret (ækvivalensprincippet), og de må ikke være udformet således, at de i praksis gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at udøve rettigheder, som hjemles i Unionens retsorden (effektivitetsprincippet) (jf. i denne retning dom af 16.12.1976, Rewe-Zentralfinanz og Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, præmis 5, af 13.3.2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, præmis 38, 39 og 43, og af 11.9.2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, præmis 30).
- 40 Overholdelsen af disse to principper skal bedømmes, under hensyn til hvilken stilling de omhandlede regler indtager i den samlede procedure, denne procedures forløb og disse reglers særlige kendetegn for de forskellige nationale instanser (jf. i denne retning dom af 11.9.2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, præmis 31 og den deri nævnte retspraksis).
- 41 Det følger af ovenstående betragtninger, at det, som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 35 og 36 i forslaget til afgørelse, inden for rammerne af et søgsmål, der anlægges i henhold til Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, og artikel 22, stk. 2, tilkommer de berørte passagerer i tilstrækkeligt omfang at føre bevis, bl.a. gennem dokumentbeviser, for de omkostninger, der er blevet afholdt til erstatning af indholdet af deres bagage, for den eller de skader, der er blevet lidt i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse, og det tilkommer de kompetente nationale domstole i henhold til den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 39 og 40, at efterprøve, at de gældende nationale bestemmelser ikke gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at udøve den ret til erstatning, som tilkommer passagerne i henhold til disse bestemmelser.
- 42 Særligt gælder, at i en situation, der er kendetegnet ved, at der ikke foreligger beviser fra den tabslidende passager vedrørende den eller de skader, som er forårsaget af den dokumenterede ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af bagagen, kan der af den nationale domstol tages hensyn til de oplysninger, der er nævnt af den forelæggende ret, såsom den bortkomne bagages vægt, samt om bortkomsten er sket i forbindelse med en udrejse eller en hjemrejse, med henblik på at foretage en vurdering af den eller de skader, der er lidt, og at fastsætte det erstatningsbeløb, der skal betales til den tabslidende passager. Der skal imidlertid ikke tages hensyn til disse elementer på isoleret vis, men de skal vurderes samlet.
- 43 Hvad særligt angår vægten af den bortkomne bagage skal det, for så vidt som det principielt alene er luftfartsselskabet, der kan levere et sådant bevis efter indcheckningen af bagagen, bemærkes, at den nationale ret for at sikre overholdelsen af effektivitetsprincippet er forpligtet til at anvende alle de til rådighed værende processuelle midler efter national ret, som bl.a. omfatter muligheden for at anordne den nødvendige bevisoptagelse, herunder at pålægge en part eller en tredjemand at fremlægge et aktstykke eller et dokument, hvis den fastslår, at den omstændighed, at en part pålægges at føre et bevis, kan gøre det praktisk umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at føre et sådant bevis, navnlig på grund af den omstændighed, at det vedrører forhold, som parten ikke har rådighed over (jf. i denne retning dom af 7.9.2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, præmis 55).

- 44 På baggrund af ovenstående betragtninger skal det andet spørgsmål besvares med, at Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, sammenholdt med konventionens artikel 22, stk. 2, skal fortolkes således, at det erstatningsbeløb, der skal betales til en passager, hvis bagage, som ikke har været genstand for en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, er ødelagt, bortkommet, beskadiget eller forsinket, skal fastsættes af den nationale ret i henhold til de gældende nationale bestemmelser, særligt vedrørende beviser. Disse processuelle regler må dog ikke være mindre gunstige end dem, der gælder for tilsvarende søgsmål på grundlag af national ret, og de må heller ikke i praksis gøre det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at udøve de rettigheder, der tillægges i henhold til Montrealkonventionen.

Sagsomkostninger

- 45 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Fjerde Afdeling) for ret:

- 1) **Artikel 17, stk. 2, i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på dettes vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001, sammenholdt med konventionens artikel 22, stk. 2, skal fortolkes således, at det beløb, der er fastsat i denne sidstnævnte bestemmelse som en begrænsning af luftfartsselskabets erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af indchecket bagage, som ikke har været genstand for en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, udgør et erstatningsloft, som passageren ikke tildeles automatisk og med en fast sats. Følgelig tilkommer det den nationale ret inden for denne grænse at fastsætte det erstatningsbeløb, der skal betales til denne passager, på baggrund af sagens omstændigheder.**
- 2) **Montrealkonventionens artikel 17, stk. 2, sammenholdt med konventionens artikel 22, stk. 2, skal fortolkes således, at det erstatningsbeløb, der skal betales til en passager, hvis bagage, som ikke har været genstand for en erklæring om særlig interesse i levering på bestemmelsesstedet, er ødelagt, bortkommet, beskadiget eller forsinket, skal fastsættes af den nationale ret i henhold til de gældende nationale bestemmelser, særligt vedrørende beviser. Disse processuelle regler må dog ikke være mindre gunstige end dem, der gælder for tilsvarende søgsmål på grundlag af national ret, og de må heller ikke i praksis gøre det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at udøve de rettigheder, der tillægges i henhold til Montrealkonventionen.**

Underskrifter