



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

9 juli 2020*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verdrag van Montreal – Artikel 17, lid 2 – Aansprakelijkheid van luchtvervoerders inzake bagage – Erkend verlies van aangegeven bagage – Recht op schadevergoeding – Artikel 22, lid 2 – Aansprakelijkheidsgrenzen in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van bagage – Ontbreken van informatie over de verloren bagage – Bewijslast – Procedurele autonomie van de lidstaten – Gelijkwaardigheidsbeginsel en doeltreffendheidsbeginsel”

In zaak C-86/19,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (handelsrechtbank nr. 9 Barcelona, Spanje) bij beslissing van 3 december 2018, ingekomen bij het Hof op 6 februari 2019, in de procedure

SL

tegen

Vueling Airlines, S.A.,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: M. Vilaras, kamerpresident, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe en N. Piçarra (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: G. Pitruzzella,

griffier: M. Ferreira, hoofdadministrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 15 januari 2020,

gelet op de opmerkingen van:

- SL, vertegenwoordigd door A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos en J.C. Siqueira Viana, abogados,
- Vueling Airlines, S.A., vertegenwoordigd door J. Fillat Boneta, abogado,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl en A. Berg als gemachtigden,

* Procestaal: Spaans.

- de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door M.K. Bulterman en M. A. M. de Ree als gemachtigden,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door J. Rius en N. Yerrell als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 11 maart 2020,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 17, lid 2, en artikel 22, lid 2, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38) (hierna: „verdrag van Montreal”) en dat voor de Europese Unie in werking is getreden op 28 juni 2004.
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen SL en Vueling Airlines, S.A., een luchtvaartmaatschappij, over een vordering tot vergoeding van de materiële en immateriële schade als gevolg van het verlies van de door SL aangegeven bagage tijdens een door deze luchtvaartmaatschappij uitgevoerde vlucht.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

- 3 In de derde alinea van de preambule van het verdrag van Montreal heet het dat de staten die partij zijn bij dit verdrag „het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie [erkennen]”.
- 4 De vijfde alinea van deze preambule bepaalt dat „een gezamenlijk optreden van de staten ter verdere harmonisatie en codificatie van enige bepalingen tot regeling van het internationale luchtvervoer door middel van een nieuw verdrag het beste middel is om een billijk evenwicht van de belangen te bereiken”.
- 5 Artikel 3, lid 3, van het verdrag van Montreal bepaalt:
„De vervoerder verstrekt aan de passagier een identificatielabel voor elk stuk aangegeven bagage.”
- 6 Artikel 17 van dit verdrag, met als opschrift „Dood of letsel geleden door de passagier – Schade toegebracht aan de bagage”, luidt als volgt:

„[...]”

2. De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage, op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de vernieling, het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of gedurende enig tijdvak waarin de vervoerder de aangegeven bagage onder zijn hoede had. [...]

3. Indien de vervoerder het verlies van aangegeven bagage erkent of indien de aangegeven bagage niet op de bestemming is aangekomen binnen eenentwintig dagen volgend op de datum waarop zij had moeten aankomen, is de passagier gerechtigd tegen de vervoerder de rechten te doen gelden die voortvloeien uit de vervoerovereenkomst.

4. Behoudens andersluidende bepalingen wordt in dit verdrag onder ‚bagage‘ zowel aangegeven als niet aangegeven bagage verstaan.”

- 7 Artikel 22 van dit verdrag, met als opschrift „Aansprakelijkheidsgrenzen met betrekking tot vertraging, bagage en goederen”, bepaalt in lid 2:

„Bij het vervoer van bagage is de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging beperkt tot het bedrag van 1 000 bijzondere trekkingsrechten per passagier, behoudens bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering, gedaan door de passagier bij de afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder en tegen betaling van een eventueel verhoogd tarief. In dat geval is de vervoerder verplicht te betalen tot het bedrag van de opgegeven som, tenzij hij bewijst dat deze het werkelijke belang van de passagier bij de aflevering te boven gaat.”

- 8 Overeenkomstig de procedure van artikel 24 van het verdrag van Montreal is de in artikel 22, lid 2, van dit verdrag bepaalde aansprakelijkheidsgrens met ingang van 30 december 2009 verhoogd tot 1 131 bijzondere trekkingsrechten (hierna: „BTR”) per passagier voor schade toegebracht aan de bagage. Dit bedrag is met ingang van 28 december 2019 verhoogd tot 1 288 BTR.

Unierecht

- 9 Naar aanleiding van de ondertekening van het verdrag van Montreal is verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB 1997, L 285, blz. 1) gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB 2002, L 140, blz. 2) (hierna: „verordening nr. 2027/97”).

- 10 In de overwegingen 12 en 18 van verordening nr. 889/2002 staat te lezen:

„(12) Uniforme aansprakelijkheidsgrenzen bij verlies, beschadiging of vernietiging van bagage en bij door vertraging veroorzaakte schade die van toepassing zijn op alle door luchtvervoerders van de [Unie] verzorgde vervoer, zullen leiden tot eenvoudige en duidelijke regels voor zowel passagiers als luchtvaartmaatschappijen, zodat passagiers zelf kunnen bepalen wanneer een bijkomende verzekering noodzakelijk is.

[...]

(18) De lidstaten zijn verantwoordelijk voor het vaststellen van de eventuele bepalingen die nog nodig zijn om het verdrag van Montreal uit te voeren op punten die niet onder verordening (EG) nr. 2027/97 vallen”.

- 11 Artikel 1 van verordening nr. 2027/97 bepaalt:

„Deze verordening geeft uitvoering aan de bepalingen van het verdrag van Montreal over het luchtvervoer van passagiers en hun bagage en bevat een aantal aanvullende bepalingen. Tevens breidt zij de toepassing van de bepalingen in kwestie uit tot het luchtvervoer binnen de grenzen van één en dezelfde lidstaat.”

12 Artikel 3, lid 1, van deze verordening luidt als volgt:

„De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de [Unie] met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben.”

Hoofdeding en prejudiciële vraag

13 Op 18 september 2017 is SL van Ibiza (Spanje) via Barcelona (Spanje) naar Fuerteventura (Spanje) gereisd met een vlucht van Vueling Airlines. Zij heeft haar bagage bij deze luchtvervoerder aangegeven.

14 Bij aankomst, na een vlucht die normaal verliep, constateerde SL dat haar bagage niet op haar bestemming was aangekomen. Zij heeft bijgevolg een klacht ingediend bij die luchtvervoerder.

15 Op 11 december 2017 heeft SL bij de verwijzende rechter, de Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (handelsrechtbank nr. 9 Barcelona, Spanje), tegen Vueling Airlines een vordering ingesteld tot verkrijging van het in artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal vastgestelde maximale bedrag van 1 131 BTR, en dit ter vergoeding van de materiële en immateriële schade die zij door het verlies van haar bagage heeft geleden. Ter ondersteuning van haar vordering voert SL aan dat het verlies van bagage de meest ernstige vorm van schade aan bagage als bedoeld in deze bepaling is.

16 Vueling Airlines erkent dat haar bagage niet is teruggevonden. Deze onderneming verzet zich evenwel tegen de betaling van het in artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal vastgestelde maximale bedrag en biedt slechts een bedrag van 250 EUR aan ter vergoeding van de materiële en immateriële schade die het gevolg is van het verlies van de bagage. Zij betoogt dat SL geen informatie heeft verstrekt over de inhoud, de waarde en het gewicht van die bagage, en ook geen bewijs heeft overgelegd van de aankopen die zijn gedaan ter vervanging van de voorwerpen die zich in de bagage bevonden. Vueling Airlines is van mening dat dit noodzakelijk is opdat passagiers kunnen bewijzen dat zij recht hebben op het in artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal vastgestelde maximale bedrag aan schadevergoeding.

17 De verwijzende rechter wijst op verschillen in de nationale rechtspraak over de uitlegging van artikel 17, lid 2, en artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal. Wanneer het verlies van bagage erkend is, kennen sommige rechterlijke instanties het in laatstgenoemde bepaling vastgestelde maximale bedrag aan schadevergoeding toe omdat het gaat om de meest ernstige vorm van schade aan bagage onder de in artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal bedoelde gevallen, zonder dat de passagier verplicht is om aanvullende bewijzen aan te voeren of te leveren. Andere rechterlijke instanties zijn daarentegen van oordeel dat het bedrag van de aan de passagier toe te kennen schadevergoeding in geval van verlies van bagage door de rechter moet worden bepaald aan de hand van het aangedragen bewijs, waarbij de benadeelde passagier de geleden schade met alle naar recht toegestane middelen moet aantonen.

18 Daarop heeft de Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Dient de luchtvaartmaatschappij, indien het verlies van de koffer is erkend, de passagier altijd en in alle gevallen de maximale schadevergoeding van 1 131 BTR te betalen, aangezien het de meest ernstige van de in artikel 17, lid 2, en artikel 22, lid 2, van het [verdrag van Montreal] vermelde situaties betreft, of gaat het hier om een maximale aansprakelijkheidsgrens, die gelet op de omstandigheden door de rechter kan worden gematigd, ook wanneer het gaat om het verlies van de koffer, waardoor de 1 131 BTR alleen worden toegekend indien de passagier met de naar recht toegestane middelen aantoont dat de waarde van de persoonlijke bezittingen en goederen in de

aangegeven bagage en van de voorwerpen die hij heeft moeten aankopen om ze te vervangen die maximale aansprakelijkheidsgrens bereikt, of kan de rechter, indien dat niet mogelijk is, ook andere criteria in overweging nemen, zoals het aantal kilo bagage of het feit dat het verlies van de bagage zich tijdens de heenvlucht of tijdens de terugvlucht heeft voorgedaan, om het bedrag vast te stellen van de immateriële schade die is geleden door het ongemak dat voortvloeit uit het verlies van de bagage?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

Ontvankelijkheid

- 19 Vueling Airlines acht het verzoek om een prejudiciële beslissing niet-ontvankelijk daar het antwoord op de vraag over de uitlegging van artikel 17, lid 2, en artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal duidelijk kan worden afgeleid uit de rechtspraak van het Hof, met name uit het arrest van 6 mei 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), en dus geen aanleiding geeft tot redelijke twijfel.
- 20 Volgens vaste rechtspraak van het Hof is het in het kader van de in artikel 267 VWEU geregelde samenwerking tussen het Hof en de nationale rechterlijke instanties uitsluitend een zaak van de nationale rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid draagt voor de te geven rechterlijke beslissing om, rekening houdend met de bijzonderheden van het hoofdgeding, zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis als de relevantie van de vragen die hij aan het Hof voorlegt, te beoordelen. Aangezien de gestelde vragen betrekking hebben op de uitlegging van het Unierecht, waarvan het verdrag van Montreal een integrerend bestanddeel vormt (zie in die zin arresten van 6 mei 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punten 19 en 20, en 12 april 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punten 19 en 20), is het Hof derhalve in beginsel verplicht daarop te antwoorden [zie met name arresten van 19 november 2019, A. K. e.a. (Onafhankelijkheid van de tuchtkamer van de Sąd Najwyższy), C-585/18, C-624/18 en C-625/18, EU:C:2019:982, punt 97, en 19 december 2019, Junqueras Vies, C-502/19, EU:C:2019:1115, punt 55 en aldaar aangehaalde rechtspraak].
- 21 Hieruit vloeit voort dat er een vermoeden van relevantie rust op de vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht die de nationale rechter heeft gesteld binnen het onder zijn eigen verantwoordelijkheid geschetste feitelijke en wettelijke kader, ten aanzien waarvan het niet aan het Hof is de juistheid te onderzoeken. Het Hof kan slechts weigeren uitspraak te doen op een verzoek om een prejudiciële beslissing van een nationale rechter wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging van het Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, of wanneer het vraagstuk van hypothetische aard is of het Hof niet beschikt over de gegevens, feitelijk en rechtens, die noodzakelijk zijn om een zinvol antwoord te geven op de gestelde vragen (zie in die zin arresten van 7 maart 2018, flihtight e.a., C-274/16, C-447/16 en C-448/16, EU:C:2018:160, punt 46, en 24 oktober 2018, XC e.a., C-234/17, EU:C:2018:853, punt 16 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 22 Het is een nationale rechterlijke instantie geenszins verboden het Hof een prejudiciële vraag te stellen waarvan de beantwoording in de opvatting van een van de partijen in het hoofdgeding geen ruimte laat voor redelijke twijfel. Gesteld al dat dit het geval zou zijn, is die vraag dus nog niet niet-ontvankelijk (arrest van 1 december 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punten 64 en 65).
- 23 Hieruit volgt dat het betoog van Vueling Airlines dat ertoe strekt aan te tonen dat het verzoek om een prejudiciële beslissing niet-ontvankelijk is, moet worden afgewezen en dat de vraag van de verwijzende rechter moet worden beantwoord.

Ten gronde

Voorafgaande opmerkingen

- 24 Vooraf moet worden opgemerkt dat de vraag van de verwijzende rechter in essentie twee vragen betreft. De eerste vraag betreft het al dan niet forfaitaire karakter van de schadevergoeding die op grond van artikel 17, lid 2, gelezen in samenhang met artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal moet worden betaald aan een passagier van wie aangegeven bagage waarvoor geen bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering is gedaan, verloren is gegaan gedurende enig tijdvak waarin een luchtvervoerder de aangegeven bagage onder zijn hoede had. De tweede vraag heeft betrekking op de wijze waarop het bedrag van deze schadevergoeding wordt vastgesteld, ingeval het in artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal genoemde bedrag geen van rechtswege forfaitair verschuldigd bedrag is.
- 25 Bijgevolg moeten die twee vragen achtereenvolgens worden onderzocht.
- 26 In dit verband dient in herinnering te worden gebracht dat overeenkomstig artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 de aansprakelijkheid van luchtvervoerders uit de Unie ten aanzien van passagiers en hun bagage onderworpen is aan alle bepalingen van het verdrag van Montreal die betrekking hebben op die aansprakelijkheid (arresten van 6 mei 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 18, en 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 29).
- 27 Voort is het vaste rechtspraak dat de bepalingen van een internationaal verdrag, zoals het verdrag van Montreal, krachtens het algemene volkenrecht, dat bindend is voor de Unie, en de codificatie daarvan in artikel 31 van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht van 23 mei 1969 (*United Nations Treaty Series*, deel 1155, blz. 331), te goeder trouw moeten worden uitgelegd overeenkomstig de gewone betekenis van de termen van het verdrag in hun context en in het licht van het voorwerp en het doel van dat verdrag (zie in die zin arresten van 6 mei 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 23; 22 november 2012, Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, punten 20-22, en 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 31).

Eerste vraag

- 28 Met de eerste vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 17, lid 2, gelezen in samenhang met artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het bedrag dat in laatstgenoemde bepaling is vastgesteld als de aansprakelijkheidsgrens van de luchtvervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van aangegeven bagage waarvoor geen bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering is gedaan, een vergoedingslimiet vormt dan wel een forfaitair bedrag dat van rechtswege aan de passagier moet worden betaald.
- 29 Krachtens artikel 17, lid 2, van het verdrag van Montreal is de luchtvervoerder aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage „op grond van het enkele feit dat de gebeurtenis die de vernieling, het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt, heeft plaatsgehad aan boord van het luchtvaartuig of gedurende enig tijdvak waarin de vervoerder de [...] bagage onder zijn hoede had” (zie in die zin arresten van 6 mei 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 32, en 22 november 2012, Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, punten 25 en 26). Deze bepaling stelt dus enkel vast onder welke voorwaarden luchtreizigers recht hebben op schadevergoeding in geval van vernieling, verlies of beschadiging van aangegeven bagage.
- 30 Met betrekking tot artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal heeft het Hof niet alleen geoordeeld dat bij het vervoer van bagage de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging met ingang van 30 december 2009 en tot en met 28 december 2019

„beperkt [is]” tot het bedrag van 1 131 BTR per passagier, maar ook dat de in die bepaling vastgestelde limiet een maximale vergoeding vormt die niet van rechtswege forfaitair aan elke passagier wordt toegekend, ook niet bij verlies van zijn bagage (zie in die zin arrest van 22 november 2012, Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, punt 34).

- 31 Het Hof heeft tevens voor recht verklaard dat de in artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal vastgestelde maximale vergoeding geldt voor de totale toegebrachte schade, ongeacht of deze schade van materiële dan wel immateriële aard is. In dit verband heeft het Hof gepreciseerd dat de mogelijkheid voor de passagier om op grond van het tweede deel van deze bepaling een bijzondere verklaring omtrent belang te doen bij de afgifte van de aangegeven bagage aan de vervoerder, bevestigt dat de begrenzing van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder voor schade ten gevolge van het verlies van bagage, bij het ontbreken van enige verklaring, een absolute begrenzing is die zowel de materiële als de immateriële schade omvat (zie in die zin arrest van 6 mei 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punten 37 en 38).
- 32 Bovendien blijkt uit de voorbereidende werkzaamheden van het verdrag van Montreal dat de bedragen in de bepaling van de ontwerptekst die later artikel 22 van dit verdrag is geworden, bedoeld waren als maximumbedragen en niet als forfaitaire vergoedingsbedragen die automatisch aan benadeelde passagiers moesten worden toegekend. Hoewel deze uitlegging nauwkeuriger zou kunnen worden weergegeven door een uitdrukking als „niet mag overschrijden” te gebruiken, werd besloten de uitdrukking „[is] beperkt” te hanteren, aangezien deze uitdrukking courant werd gebruikt in de rechtspraak die betrekking had op het op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekende Verdrag van Warschau tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (League of Nations – *Treaty Series*, deel CXXXVII, blz. 12), dat is vervangen door het verdrag van Montreal (notulen van de 12e vergadering van de plenaire commissie van 25 mei 1999, *Internationale Conferentie over het luchtrecht*, Montreal, 10 tot en met 28 mei 1999, deel I, notulen).
- 33 In dit verband moet er tevens op worden gewezen dat noch uit artikel 17, lid 2, noch uit artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal volgt dat het verlies van bagage moet worden beschouwd als de meest ernstige vorm van schade aan bagage en dat om die reden aan de benadeelde passagier het in artikel 22, lid 2, genoemde bedrag aan schadevergoeding van rechtswege moet worden betaald op de enkele grond dat een dergelijk verlies erkend is. Deze bepalingen bevatten immers slechts een opsomming van de verschillende situaties waarin de luchtvervoerder binnen de door artikel 22, lid 2, gestelde grenzen aansprakelijk kan worden gesteld voor schade die wordt geleden bij het vervoer van bagage, zonder dat er evenwel sprake is van een hiërarchie tussen deze situaties naargelang van hun ernst.
- 34 Hieruit volgt dat het bedrag van de schadevergoeding die een luchtvervoerder verschuldigd is aan een passagier van wie aangegeven bagage waarvoor geen bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering is gedaan, is vernield, verloren is gegaan, beschadigd is of vertraging heeft opgelopen, moet worden bepaald binnen de door artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal gestelde grenzen, rekening houdend met de omstandigheden van de zaak.
- 35 Gelet op de voorgaande overwegingen moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 17, lid 2, gelezen in samenhang met artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het bedrag dat in laatstgenoemde bepaling is vastgesteld als de aansprakelijkheidsgrens van de luchtvervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van aangegeven bagage waarvoor geen bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering is gedaan, een vergoedingslimiet vormt waarop de betrokken passagier niet van rechtswege en op forfaitaire basis recht heeft. Bijgevolg staat het aan de nationale rechter om binnen die grens het bedrag van de aan deze passagier verschuldigde schadevergoeding vast te stellen aan de hand van de omstandigheden van de zaak.

Tweede vraag

- 36 Met de tweede vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 17, lid 2, gelezen in samenhang met artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het voorziet in een methode voor het bepalen van het bedrag van de schadevergoeding die door een luchtvervoerder moet worden betaald aan een passagier van wie aangegeven bagage waarvoor geen bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering is gedaan, is vernield, verloren is gegaan, beschadigd is of vertraging heeft opgelopen.
- 37 In herinnering moet worden gebracht dat het Hof voor recht heeft verklaard dat, met het oog op de toekenning van de in artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal bedoelde schadevergoeding, het aan de betrokken passagiers staat om onder toezicht van de nationale rechter rechtens genoegzaam het bewijs te leveren van de inhoud van de verloren bagage (zie in die zin arrest van 22 november 2012, Espada Sánchez e.a., C-410/11, EU:C:2012:747, punt 35).
- 38 Aangezien echter, zoals de advocaat-generaal in punt 32 van zijn conclusie heeft opgemerkt, noch het verdrag van Montreal, noch verordening nr. 2027/97 – die uitvoering geeft aan de relevante bepalingen van dit verdrag over het luchtvervoer van passagiers en hun bagage – specifieke bepalingen vaststelt inzake het bewijs van de in dat verdrag bedoelde schade, moeten overeenkomstig het beginsel van procedurele autonomie de relevante regels van het nationale recht worden toegepast, hetgeen overigens blijkt uit overweging 18 van verordening nr. 889/2002, op grond waarvan de lidstaten verantwoordelijk zijn voor het vaststellen van de eventuele bepalingen die nog nodig zijn om het verdrag van Montreal uit te voeren op punten die niet onder verordening nr. 2027/97 vallen.
- 39 Volgens vaste rechtspraak is het bij gebreke van een Unieregeling ter zake immers een aangelegenheid van de interne rechtsorde van elke lidstaat om de bevoegde rechter aan te wijzen en de procedureregels vast te stellen voor rechtsvorderingen die ertoe strekken de rechten die de justitiabelen aan het Unierecht ontnemen, te beschermen. Deze regels mogen echter niet ongunstiger zijn dan die welke voor soortgelijke nationale vorderingen gelden (gelijkwaardigheidsbeginsel), en mogen de uitoefening van de door de rechtsorde van de Unie verleende rechten in de praktijk niet onmogelijk of uiterst moeilijk maken (doeltreffendheidsbeginsel) (zie in die zin met name arresten van 16 december 1976, Rewe-Zentralfinanz en Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, punt 5; 13 maart 2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, punten 38, 39 en 43, en 11 september 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, punt 30).
- 40 Bij het onderzoek of deze twee beginselen in acht zijn genomen, moet rekening worden gehouden met de plaats van de betrokken voorschriften in de gehele procedure, met het verloop van deze procedure en met de bijzondere kenmerken van deze voorschriften voor de verschillende nationale instanties (zie in die zin arrest van 11 september 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, punt 31 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 41 Uit het voorgaande volgt dat, zoals de advocaat-generaal in wezen heeft aangegeven in de punten 35 en 36 van zijn conclusie, het in het kader van op grond van artikel 17, lid 2, en artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal ingestelde vorderingen aan de betrokken passagiers staat om rechtens genoegzaam, met name door middel van bewijsstukken van de kosten die zijn gemaakt om de inhoud van hun bagage te vervangen, de schade die zij hebben geleden in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van die bagage te bewijzen, en het aan de bevoegde nationale rechterlijke instanties staat om overeenkomstig de in de punten 39 en 40 van dit arrest genoemde rechtspraak na te gaan of de toepasselijke regels van het nationale recht, in het bijzonder op het gebied van bewijsvoering, het de passagiers in de praktijk niet onmogelijk of uiterst moeilijk maken om het recht op vergoeding dat zij aan die bepalingen ontnemen, uit te oefenen.
- 42 In het bijzonder in een situatie waarin de benadeelde passagier geen bewijs heeft aangedragen van de schade die is veroorzaakt door de erkende vernieling, het erkende verlies, de erkende beschadiging of de erkende vertraging van de bagage, kunnen de door de verwijzende rechter genoemde factoren,

zoals het gewicht van de verloren bagage en de omstandigheid dat het verlies heeft plaatsgevonden op de heenreis of de terugreis, door de nationale rechter in aanmerking worden genomen om de geleden schade te beoordelen en het bedrag van de aan de benadeelde passagier te betalen schadevergoeding vast te stellen. Deze factoren moeten evenwel niet los van elkaar worden gezien, maar als één geheel worden beoordeeld.

- 43 Wat in het bijzonder het gewicht van de verloren bagage betreft, moet, aangezien in beginsel alleen de vervoerder een dergelijk bewijs kan leveren nadat die bagage is ingecheckt, worden opgemerkt dat de nationale rechter, om de eerbiediging van het doeltreffendheidsbeginsel te verzekeren, moet gebruikmaken van alle procedurele middelen die hem door het nationale recht ter beschikking worden gesteld – waaronder het bevelen van de noodzakelijke maatregelen van instructie, met inbegrip van de overlegging van een akte of een stuk door één der partijen of door een derde – wanneer hij vaststelt dat het feit dat de bewijslast op een partij rust het onmogelijk of uiterst moeilijk kan maken dat bewijs te leveren, met name omdat het betrekking heeft op gegevens waarover die partij niet kan beschikken (zie in die zin arrest van 7 september 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, punt 55).
- 44 In het licht van het voorgaande moet op de tweede vraag worden geantwoord dat artikel 17, lid 2, gelezen in samenhang met artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal aldus moet worden uitgelegd dat het bedrag van de schadevergoeding die moet worden betaald aan een passagier van wie aangegeven bagage waarvoor geen bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering is gedaan, is vernield, verloren is gegaan, beschadigd is of vertraging heeft opgelopen, moet worden bepaald door de nationale rechter overeenkomstig de toepasselijke regels van het nationale recht, in het bijzonder op het gebied van bewijsvoering. Die regels mogen echter niet ongunstiger zijn dan die welke voor soortgelijke nationale vorderingen gelden, en mogen de uitoefening van de door het verdrag van Montreal verleende rechten in de praktijk niet onmogelijk of uiterst moeilijk maken.

Kosten

- 45 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

- 1) **Artikel 17, lid 2, gelezen in samenhang met artikel 22, lid 2, van het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap is ondertekend en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001, moet aldus worden uitgelegd dat het bedrag dat in laatstgenoemde bepaling is vastgesteld als de aansprakelijkheidsgrens van de luchtvervoerder in geval van vernieling, verlies, beschadiging of vertraging van aangegeven bagage waarvoor geen bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering is gedaan, een vergoedingslimiet vormt waarop de betrokken passagier niet van rechtswege en op forfaitaire basis recht heeft. Bijgevolg staat het aan de nationale rechter om binnen die grens het bedrag van de aan deze passagier verschuldigde schadevergoeding vast te stellen aan de hand van de omstandigheden van de zaak.**
- 2) **Artikel 17, lid 2, gelezen in samenhang met artikel 22, lid 2, van het verdrag van Montreal moet aldus worden uitgelegd dat het bedrag van de schadevergoeding die moet worden betaald aan een passagier van wie aangegeven bagage waarvoor geen bijzondere verklaring omtrent belang bij de aflevering is gedaan, is vernield, verloren is gegaan, beschadigd is of**

vertraging heeft opgelopen, moet worden bepaald door de nationale rechter overeenkomstig de toepasselijke regels van het nationale recht, in het bijzonder op het gebied van bewijsvoering. Die regels mogen echter niet ongunstiger zijn dan die welke voor soortgelijke nationale vorderingen gelden, en mogen de uitoefening van de door het verdrag van Montreal verleende rechten in de praktijk niet onmogelijk of uiterst moeilijk maken.

ondertekeningen