



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 9 lipca 2020 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Konwencja montrealaska – Artykuł 17 ust. 2 –
Odpowiedzialność przewoźników lotniczych za zarejestrowany bagaż – Udowodniona utrata
zarejestrowanego bagażu – Prawo do odszkodowania – Artykuł 22 ust. 2 – Granice odpowiedzialności
w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia bagażu – Brak informacji dotyczących
utraconego bagażu – Ciężar dowodu – Autonomia proceduralna państw członkowskich – Zasady
równowagi i skuteczności

W sprawie C-86/19

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie
prejudycjalnym, złożony przez Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (sąd gospodarczy nr 9
w Barcelonie, Hiszpania) postanowieniem z dnia 3 grudnia 2018 r., które wpłynęło do Trybunału
w dniu 6 lutego 2019 r., w postępowaniu:

SL

przeciwko

Vueling Airlines SA,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: M. Vilaras, prezes izby, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe i N. Piçarra (sprawozdawca),
sędziowie,

rzecznik generalny: G. Pitruzzella,

sekretarz: M. Ferreira, główna administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 15 stycznia 2020 r.,
rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu SL – A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos i J.C. Siqueira Viana, abogados,
- w imieniu Vueling Airlines SA – J. Fillat Boneta, abogado,
- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl oraz A. Berg, w charakterze
pełnomocników,

* Język postępowania: hiszpański.

- w imieniu rządu niderlandzkiego – M.K. Bulterman oraz M.A.M. de Ree, w charakterze pełnomocników,
 - w imieniu Komisji Europejskiej – J. Rius oraz N. Yerrell, w charakterze pełnomocników,
- po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 11 marca 2020 r.,
wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 17 ust. 2 i art. 22 ust. 2. Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38) (zwanej dalej „konwencją montrealską”), która weszła w życie w odniesieniu do Unii Europejskiej w dniu 28 czerwca 2004 r.
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między SL a Vueling Airlines SA, przewoźnikiem lotniczym, w przedmiocie żądania odszkodowania za szkodę i zadośćuczynienia za krzywdę wynikających z utraty bagażu zarejestrowanego przez SL w trakcie lotu obsługiwanego przez tego przewoźnika.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 3 Z akapitu trzeciego preambuły konwencji montrealskiej wynika, że państwa strony tej konwencji „uzna[ły] wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody”.
- 4 Motyw piąty tej preambuły stanowi, że „zbiorowe działanie państw dla dalszej harmonizacji i kodyfikacji niektórych zasad regulujących międzynarodowy przewóz lotniczy, poprzez nową konwencję, jest najwłaściwszym środkiem do osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów”.
- 5 Artykuł 3 ust. 3 konwencji montrealskiej stanowi:
„Przewoźnik wydaje pasażerowi przywieszkę identyfikacyjną bagażu dla każdej przyjętej sztuki bagażu”.
- 6 Artykuł 17 tej konwencji, zatytułowany „Śmierć i uszkodzenie ciała pasażerów – – Uszkodzenie bagażu” stanowi:
„[...]”
2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia przyjętego bagażu jedynie pod warunkiem, że wydarzenie, które spowodowało zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu nastąpiło na pokładzie statku powietrznego lub podczas jakiegokolwiek okresu, w którym przyjęty bagaż był pod opieką przewoźnika. [...]
3. Jeśli przewoźnik przyznaje utratę odprawionego bagażu lub bagaż nie przybył po upływie 21 dni od dnia, w którym miał przybyć, odbiorca jest uprawniony dochodzić w stosunku do przewoźnika uprawnień wynikających z umowy przewozu.

4. Jeżeli nie ustalono inaczej, w niniejszej konwencji wyraz »bagaż« oznacza zarówno przyjęty [zarejestrowany], jak i nieprzyjęty [niezarejestrowany] bagaż”.
- 7 Artykuł 22 rzeczony konwencji, zatytułowany „Granice odpowiedzialności odnoszące się do opóźnienia, bagażu i ładunku”, stanowi w ust. 2:
- „W przewozie bagażu odpowiedzialność przewoźnika w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do 1000 Specjalnych Praw Ciągnięcia w przypadku każdego pasażera, chyba że pasażer złożył, w chwili gdy przekazany bagaż został wydany przewoźnikowi, specjalną deklarację interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia i dokonał dodatkowej opłaty, w przypadku istnienia takiego wymogu. W takim przypadku przewoźnik ponosi odpowiedzialność do kwoty nieprzekraczającej kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodni, że suma ta jest większa niż rzeczywisty interes pasażera w dostawie do miejsca przeznaczenia”.
- 8 Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 24 konwencji montrealskiej granica odpowiedzialności przewidziana w art. 22 ust. 2 tej konwencji została podwyższona do 1131 Specjalnych Praw Ciągnięcia (zwanym dalej „SDR”) na pasażera, za szkodę spowodowaną w bagażu, począwszy od dnia 30 grudnia 2009 r. Kwota ta została podwyższona do 1288 SDR począwszy od dnia 28 grudnia 2019 r.

Prawo Unii

- 9 W związku z podpisaniem konwencji montrealskiej rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U. 1997, L 285, s. 1) zostało zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 889/2002 z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. 2002, L 140, s. 2) (zwane dalej „rozporządzeniem nr 2027/97”).
- 10 Motywy 12 i 18 rozporządzenia nr 889/2002 stanowią:
- „(12) Granice jednolitej odpowiedzialności za utratę, uszkodzenie lub zniszczenie bagażu i za szkody spowodowane opóźnieniem, które stosuje się do wszystkich przewozów wykonywanych przez przewoźników [Unii], muszą zapewniać proste i jasne zasady zarówno dla pasażerów, jak i dla linii lotniczych oraz umożliwiać pasażerom rozeznanie, kiedy niezbędne jest dodatkowe ubezpieczenie.
- [...]
- (18) Państwa członkowskie są odpowiedzialne za wprowadzenie wszelkich dalszych przepisów, które nie zostały zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 2027/97, a są konieczne w celu wprowadzenia w życie postanowień konwencji montrealskiej”.
- 11 Zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 2027/97:
- „Niniejsze rozporządzenie wprowadza w życie odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną i ustanawia określone przepisy uzupełniające. Rozszerza ono stosowanie tych przepisów również w odniesieniu do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego państwa członkowskiego”.
- 12 Artykuł 3 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi:
- „Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego [Unii] w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom [k]onwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

- 13 W dniu 18 września 2017 r. SL odbyła podróż z Ibizy (Hiszpania) na Fuerteventurę (Hiszpania), z przesiadką w Barcelonie (Hiszpania), lotem obsługiwanym przez Vueling Airlines. Zarejestrowała ona swój bagaż u tego przewoźnika lotniczego.
- 14 Po przybyciu na Fuerteventurę, po locie który odbył się prawidłowo, SL stwierdziła, że jej bagaż nie dotarł do miejsca przeznaczenia. W związku z tym złożyła ona reklamację u wspomnianego przewoźnika lotniczego.
- 15 W dniu 11 grudnia 2017 r. SL wniosła do sądu odsyłającego, Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (sądu gospodarczego nr 9 w Barcelonie, Hiszpania), powództwo przeciwko Vueling Airlines o zapłatę odszkodowania odpowiadającego górnej granicy 1131 SDR przewidzianej w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej z tytułu naprawienia szkody majątkowej i zadośćuczynienia za krzywdę, jakich doznała w wyniku utraty bagażu. Na poparcie swojego żądania SL podnosi, że utrata jest najpoważniejszym przypadkiem szkody spowodowanej w bagażu, o którym mowa w tym przepisie.
- 16 Vueling Airlines przyznał, że bagaż ten nie został odnaleziony. Sprzeciwia się on jednak zapłacie górnej granicy odszkodowania przewidzianej w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej i oferuje jedynie kwotę 250 EUR tytułem naprawienia szkody majątkowej i zadośćuczynienia za krzywdę spowodowanych utratą rzeczowego bagażu. Podnosi on, że SL ani nie wskazała zawartości tego bagażu, jego wartości i wagi, ani nie dostarczyła dokumentów potwierdzających zakupy dokonane w celu zastąpienia znajdujących się w nim przedmiotów. Vueling Airlines uważa, że elementy te są niezbędne, aby pasażer mógł wykazać, iż powinno mu zostać przyznane odszkodowanie odpowiadające górnej granicy przewidzianej w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej.
- 17 Sąd odsyłający wskazuje na rozbieżności w orzecznictwie krajowym dotyczące wykładni art. 17 ust. 2 i art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej. W przypadku udowodnienia utraty bagażu niektóre sądy przyznają górną granicę odszkodowania przewidzianą w tym ostatnim przepisie, ponieważ chodzi tu o najpoważniejszy przypadek szkody spowodowanej w bagażu spośród przypadków, o których mowa w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, nie wymagając przy tym od pasażera, by powoływał się na dodatkowe dowody lub je przedstawiał. Inne natomiast sądy orzekają, że kwotę odszkodowania, jaka ma zostać przyznana pasażerowi w przypadku utraty bagażu, powinien ustalić sąd na podstawie przedstawionych dowodów, przy czym poszkodowany jest zobowiązany do wykazania za pomocą wszelkich dopuszczalnych prawnie środków dowodowych poniesioną szkodę lub poniesione szkody.
- 18 W tych okolicznościach Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (sąd gospodarczy nr 9 w Barcelonie) postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytanie prejudycjalne:

„Czy w przypadku udowodnienia utraty walizki przedsiębiorstwo lotnicze powinno zawsze i w każdym przypadku zapłacić pasażerowi odszkodowanie w maksymalnej wysokości 1131 SDR, gdyż jest to najpoważniejsza z sytuacji przewidzianych w art. 17 ust. 2 i art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, czy też jest to maksymalna granica odszkodowania, która może zostać zmniejszona przez sąd, nawet [...] w wypadku utraty walizki, biorąc pod uwagę zaistniałe okoliczności, skutkiem czego kwotę 1131 SDR przyznaje się wyłącznie wtedy, gdy pasażer wykaże, za pomocą dowolnych środków dowodowych dozwolonych w prawie, że wartość przedmiotów i rzeczy osobistych, które miał w bagażu przyjętym [zarejestrowanym] przez przewoźnika, a także przedmiotów, które musiał nabyć w ich miejsce, była równa tej granicy, lub czy w razie ich braku sąd może uwzględnić również inne parametry, takie jak na przykład wagę walizki lub to, czy utrata bagażu miała miejsce podczas wylotu czy lotu powrotnego, aby oszacować krzywdę związaną z niedogodnościami wynikającymi z utraty jego bagażu?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

W przedmiocie dopuszczalności

- 19 Vueling Airlines twierdzi, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest niedopuszczalny, ponieważ odpowiedź na pytanie dotyczące wykładni art. 17 ust. 2 i art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej można w sposób jednoznaczny wyprowadzić z orzecznictwa Trybunału, w szczególności z wyroku z dnia 6 maja 2010 r., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), i nie budzi zatem żadnych uzasadnionych wątpliwości.
- 20 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach współpracy pomiędzy Trybunałem i sądami krajowymi ustanowionej w art. 267 TFUE jedynie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i na którym spoczywa odpowiedzialność za przyszły wyrok, należy, z uwzględnieniem okoliczności konkretnej sprawy w postępowaniu głównym, zarówno ocena, czy dla wydania wyroku jest mu niezbędne uzyskanie orzeczenia prejudycjalnego, jak i ocena znaczenia pytań, jakie zadaje on Trybunałowi. W konsekwencji, jeżeli zadane pytania dotyczą wykładni prawa Unii, którego integralną część stanowi konwencja montrealaska (zob. podobnie wyroki: z dnia 6 maja 2010 r., Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 19, 20; z dnia 12 kwietnia 2018 r., Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, pkt 19, 20), Trybunał jest co do zasady zobowiązany do wydania orzeczenia [zob. w szczególności wyroki: z dnia 19 listopada 2019 r., A.K. i in. (Niezależność Izby Dyscyplinarnej Sądu Najwyższego), C-585/18, C-624/18 i C-625/18, EU:C:2019:982, pkt 97; z dnia 19 grudnia 2019 r., Junqueras Vies, C-502/19, EU:C:2019:1115, pkt 55 i przytoczone tam orzecznictwo].
- 21 Wynika z tego, że pytania dotyczące wykładni prawa Unii przedstawione przez sąd krajowy w ramach stanu faktycznego i prawnego, za którego ustalenie sąd ten jest odpowiedzialny i którego prawidłowość nie podlega ocenie Trybunału, korzystają z domniemania, że mają znaczenie dla sprawy. Odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w trybie prejudycjalnym, o które wnioskował sąd odsyłający, jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą wnioskowano, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje elementami stanu faktycznego albo prawnego, które są konieczne do udzielenia użytecznej odpowiedzi na przedstawione mu pytania (zob. podobnie wyroki: z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 46; z dnia 24 października 2018 r., XC i in., C-234/17, EU:C:2018:853, pkt 16 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 22 Tymczasem w żaden sposób nie jest zabronione, by sąd krajowy wystąpił do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym, na które odpowiedź, zdaniem jednej ze stron w postępowaniu głównym, nie pozostawia miejsca na żadne racjonalne wątpliwości. Tak więc nawet przy założeniu, że tak jest, pytanie to nie staje się z tego względu niedopuszczalne (wyrok z dnia 1 grudnia 2011 r., Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, pkt 64, 65).
- 23 Z powyższego wynika, że należy oddalić argumentację Vueling Airlines zmierzającą do wykazania niedopuszczalności wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym i że należy udzielić odpowiedzi na pytanie zadane przez sąd odsyłający.

Co do istoty sprawy

Uwagi wstępne

- 24 Na wstępie należy zaznaczyć, że pytanie zadane przez sąd odsyłający zawiera w sobie w istocie dwa pytania. Pierwsze dotyczy ryczałtowego lub nieryczałtowego charakteru odszkodowania należnego, na podstawie art. 17 ust. 2 konwencji montrealskiej w związku z jej art. 22 ust. 2, pasażerowi, którego

bagaż zarejestrowany, nieobjęty specjalną deklaracją interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia, został utracony w trakcie całego okresu, w którym przewoźnik lotniczy sprawował nad nim pieczę. Pytanie drugie dotyczy szczegółowych zasad ustalania kwoty tego odszkodowania, w przypadku gdyby kwota, o której mowa w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, nie stanowiła kwoty należnej z mocy prawa jako kwota ryczałtowa.

- 25 W konsekwencji należy rozpatrzyć kolejno każde z tych dwóch pytań.
- 26 W tym celu należy na wstępie przypomnieć, że zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 odpowiedzialność przewoźników lotniczych Unii wobec pasażerów i ich bagażu regulują wszystkie postanowienia konwencji montrealskiej dotyczące tej odpowiedzialności (wyroki: z dnia 6 maja 2010 r., Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 18; z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 29).
- 27 Podobnie z utrwalonego orzecznictwa wynika, że postanowienia traktatu międzynarodowego, takiego jak konwencja montrealaska, należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu, zgodnie z ogólnym prawem międzynarodowym, które wiąże Unię, skodyfikowanym w art. 31 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r. (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, s. 331) (zob. podobnie wyroki: z dnia 6 maja 2010 r., Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 23; z dnia 22 listopada 2012 r., Espada Sánchez i in., C-410/11, EU:C:2012:747, pkt 20–22; z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 31).

W przedmiocie pytania pierwszego

- 28 W pytaniu pierwszym sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 17 ust. 2 w związku z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że kwota przewidziana w tym ostatnim postanowieniu tytułem ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia zarejestrowanego bagażu, który nie był nieobjęty specjalną deklaracją interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia, stanowi górną granicę odszkodowania, czy też przeciwnie, kwotę ryczałtową należną pasażerowi z mocy prawa.
- 29 Zgodnie z art. 17 ust. 2 konwencji montrealskiej przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia przyjętego bagażu „jedynie pod warunkiem, że wydarzenie, które spowodowało zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu, nastąpiło na pokładzie statku powietrznego lub podczas jakiegokolwiek okresu, w którym przyjęty bagaż był pod opieką przewoźnika” (zob. podobnie wyroki: z dnia 6 maja 2010 r., Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 32; z dnia 22 listopada 2012 r., Espada Sánchez i in., C-410/11, EU:C:2012:747, pkt 25, 26). Postanowienie to ogranicza się w konsekwencji do określenia warunków, na jakich pasażerom lotniczym przysługuje prawo do odszkodowania w przypadku zniszczenia, utraty lub uszkodzenia zarejestrowanego bagażu.
- 30 Co się tyczy art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, Trybunał orzekł nie tylko, że w odniesieniu do przewozu bagażu odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia „jest ograniczona”, począwszy od dnia 30 grudnia 2009 r. do dnia 28 grudnia 2019 r., do kwoty 1131 SDR na pasażera, ale również, że granica przewidziana w tym postanowieniu stanowi górną granicę odszkodowania, która nie przysługuje z mocy samego prawa jako ryczałtowa kwota każdemu pasażerowi, nawet w przypadku utraty jego bagażu (zob. wyrok z dnia 22 listopada 2012 r., Espada Sánchez i in., C-410/11, EU:C:2012:747, pkt 34).
- 31 Trybunał orzekł również, że granicę odszkodowania ustaloną w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej należy stosować do całości wyrządzonej szkody, niezależnie od tego, czy ma ona charakter szkody majątkowej, czy krzywdy. W tym względzie uściślił on, że możliwość złożenia przez pasażera specjalnej deklaracji interesu w chwili wydania zarejestrowanego bagażu przewoźnikowi na podstawie

drugiej części tego postanowienia potwierdza, że granica odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkodę wynikającą z utraty bagażu stanowi, wobec braku jakiejkolwiek specjalnej deklaracji interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia, granicę bezwzględną, która obejmuje zarówno krzywdę, jak i szkodę materialną (zob. podobnie wyrok z dnia 6 maja 2010 r., Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 37, 38).

- 32 Ponadto z prac przygotowawczych nad konwencją montrealską wynika, że kwoty figurujące w postanowieniu projektu tekstu, który stał się następnie art. 22 tej konwencji, były pomyślane jako maksymalne kwoty, a nie jako ryczałtowe kwoty odszkodowania, które należało przyznać osobom poszkodowanym. Chociaż wykładnia ta mogłaby zostać odzwierciedlona z większą precyzją, gdyby posłużono się wyrażeniem takim jak „nie może przekraczać”, postanowiono pozostawić wyrażenie „jest ograniczone”, ponieważ wyrażenia tego używa się powszechnie w orzecznictwie rozwiniętym w odniesieniu do Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Liga Narodów – *Recueil des traités*, vol. CXXXVII, s. 12), którą zastąpiła konwencja montrealska [protokół z 12. posiedzenia komisji plenarnej w dniu 25 maja 1999 r., *Conférence internationale de droit aérien (Międzynarodowa Konferencja w sprawie prawa lotniczego)*, Montreal, 10–28 maja 1999 r., t. I, protokoły].
- 33 Należy również uściślić w tym kontekście, że ani z art. 17 ust. 2, ani z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej nie wynika, iż utratę bagażu należy uznać za najpoważniejszy przypadek szkody spowodowanej w bagażu, co oznacza, że odszkodowanie odpowiadające kwocie przewidzianej w drugim postanowieniu byłoby należne z mocy prawa pasażerowi poszkodowanemu z tego tylko powodu, że taka utrata została udowodniona. Postanowienia te ograniczają się bowiem do wyliczenia różnych przypadków, które mogą prowadzić do powstania odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody powstałe w przewozie bagażu, w granicach przewidzianych w drugim postanowieniu, nie ustanawiając jednak hierarchii wśród tych przypadków w zależności od ich wagi.
- 34 Z powyższego wynika, że kwotę odszkodowania należnego od przewoźnika lotniczego pasażerowi, którego bagaż zarejestrowany i nieobjęty specjalną deklaracją interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia uległ zniszczeniu, utracie, uszkodzeniu lub opóźnieniu, należy, w świetle okoliczności faktycznych sprawy, ustalić w granicach określonych w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej.
- 35 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 17 ust. 2 w związku z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że kwota przewidziana w tym ostatnim postanowieniu jako ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia zarejestrowanego bagażu nieobjętego specjalną deklaracją interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia stanowi górną granicę odszkodowania, która nie przysługuje danemu pasażerowi z mocy prawa jako kwota ryczałtowa. W konsekwencji do sądu krajowego należy, w tej granicy i w świetle okoliczności sprawy, ustalenie kwoty należnej temu pasażerowi.

W przedmiocie pytania drugiego

- 36 W pytaniu drugim sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 17 ust. 2 w związku z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że określa on szczegółowe zasady ustalania kwoty odszkodowania należnego od przewoźnika lotniczego pasażerowi, którego zarejestrowany bagaż nieobjęty specjalną deklaracją interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia uległ zniszczeniu, utracie, uszkodzeniu lub opóźnieniu.
- 37 Należy przypomnieć, że Trybunał orzekł, iż do celów przyznania odszkodowania przewidzianego w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej do zainteresowanych pasażerów należy wykazanie w sposób prawem przewidziany, pod kontrolą sądu krajowego, zawartości zagubionego bagażu (zob. podobnie wyrok z dnia 22 listopada 2012 r., Espada Sánchez i in., C-410/11, EU:C:2012:747, pkt 35).

- 38 Ponieważ jednak, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 32 swojej opinii, ani konwencja montrealaska, ani rozporządzenie nr 2027/97, które wprowadza w życie odpowiednie postanowienia tej konwencji dotyczące przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną, nie zawierają szczególnych przepisów dotyczących dowodzenia szkód, o których mowa w tej konwencji, należy zgodnie z zasadą autonomii proceduralnej zastosować odpowiednie przepisy prawa krajowego, o czym zresztą świadczy motyw 18 rozporządzenia nr 889/2002, zgodnie z brzmieniem którego państwa członkowskie są odpowiedzialne za wdrożenie wszelkich dalszych przepisów, które nie zostały zawarte w rozporządzeniu nr 2027/97, a są konieczne w celu wprowadzenia w życie postanowień konwencji montrealaskiej.
- 39 Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem w razie braku uregulowań Unii w danej dziedzinie do wewnętrznego porządku prawnego każdego państwa członkowskiego należy wskazanie właściwych sądów i ustanowienie szczegółowych przepisów proceduralnych dotyczących sądowych środków odwoławczych służących zapewnieniu ochrony uprawnień, które jednostki wywodzą z prawa Unii. Niemniej jednak te szczegółowe przepisy nie mogą być mniej korzystne od tych dotyczących podobnych środków zaskarżenia o charakterze krajowym (zasada równoważności) ani ukształtowane w sposób czyniący wykonywanie uprawnień przyznanych przez prawo Unii nadmiernie utrudnionym lub praktycznie niemożliwym (zasada skuteczności) (zob. podobnie w szczególności wyroki: z dnia 16 grudnia 1976 r., Rewe-Zentralfinanz i Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, pkt 5; z dnia 13 marca 2007 r., Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, pkt 38, 39, 43; z dnia 11 września 2019 r., Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, pkt 30).
- 40 Przestrzeganie tych dwóch zasad należy oceniać z uwzględnieniem miejsca odnośnych postanowień w całej procedurze, przebiegu tej procedury oraz specyfiki owych postanowień przed różnymi sądami krajowymi (zob. podobnie wyrok z dnia 11 września 2019 r., Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 41 Z powyższych rozważań wynika, że – jak wskazał w istocie rzecznik generalny w pkt 35 i 36 opinii – w ramach skarg wniesionych na podstawie art. 17 ust. 2 i art. 22 ust. 2 konwencji montrealaskiej do zainteresowanych pasażerów należy wykazanie w sposób wystarczający pod względem prawnym, w szczególności na podstawie dowodów z dokumentów dotyczących wydatków poniesionych w celu zastąpienia zawartości ich bagażu, szkody lub szkód poniesionych w ich bagażu w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia, a także do właściwych sądów krajowych zweryfikowanie na podstawie wspomnianego w pkt 39 i 40 niniejszego wyroku orzecznictwa, czy obowiązujące przepisy krajowe, zwłaszcza w zakresie dowodów, nie umożliwiają lub nie utrudniają nadmiernie dochodzenia prawa do odszkodowania, które pasażerowie wywodzą z przywołanych postanowień.
- 42 W szczególności w sytuacji charakteryzującej się brakiem przedstawienia przez poszkodowanego pasażera jakichkolwiek dowodów dotyczących szkody lub szkód spowodowanych w bagażu udowodnionym zniszczeniem, utratą, uszkodzeniem lub opóźnieniem sąd krajowy może uwzględnić elementy wymienione przez sąd odsyłający, takie jak ciężar zagubionego bagażu oraz okoliczność, że utrata nastąpiła podczas podróży w jedną lub drugą stronę, w celu oszacowania poniesionej szkody lub poniesionych szkód i ustalenia kwoty odszkodowania, jakie należy wypłacić poszkodowanemu pasażerowi. Jednakże elementów tych nie można brać pod uwagę osobno, lecz należy je oceniać całościowo.
- 43 W odniesieniu w szczególności do ciężaru bagażu zagubionego, w zakresie, w jakim co do zasady jedynie przewoźnik jest w stanie przedstawić taki dowód po zarejestrowaniu takiego bagażu, należy przypomnieć, że w celu zapewnienia poszanowania zasady skuteczności sąd krajowy, jeżeli stwierdzi, że nałożenie na jedną stronę obowiązku przedstawienia dowodu może uczynić niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym przeprowadzenie takiego dowodu, w szczególności ze względu na to, że dowód ten dotyczy informacji, którymi rzeczona strona nie może dysponować, jest obowiązany do zastosowania wszelkich środków proceduralnych przysługujących mu zgodnie z prawem krajowym,

wśród których figuruje zarządzenie koniecznych środków dowodowych, w tym przedłożenie określonych dokumentów przez jedną ze stron lub osobę trzecią (zob. podobnie wyrok z dnia 7 września 2006 r., Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, pkt 55).

- 44 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytanie drugie trzeba zatem odpowiedzieć, że art. 17 ust. 2 w związku z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że kwotę odszkodowania należną pasażerowi, którego zarejestrowany bagaż nieobjęty specjalną deklaracją interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia uległ zniszczeniu, utracie, uszkodzeniu lub opóźnieniu, powinien określić sąd krajowy zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego, w szczególności w zakresie przeprowadzania dowodu. Przepisy te nie mogą być jednak mniej korzystne od tych dotyczących podobnych środków zaskarżenia o charakterze krajowym ani ukształtowane w sposób czyniący wykonywanie praw przyznanych przez konwencję montrealską nadmiernie utrudnionym lub praktycznie niemożliwym.

W przedmiocie kosztów

- 45 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Artykuł 17 ust. 2 w związku z art. 22 ust. 2 Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r., należy interpretować w ten sposób, że kwota przewidziana w tym ostatnim postanowieniu jako ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia zarejestrowanego bagażu nieobjętego specjalną deklaracją interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia stanowi górną granicę odszkodowania, która nie przysługuje danemu pasażerowi z mocy prawa jako kwota ryczałtowa. W konsekwencji do sądu krajowego należy, w tej granicy i w świetle okoliczności sprawy, ustalenie kwoty odszkodowania należnej temu pasażerowi.**
- 2) **Artykuł 17 ust. 2 w związku z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że kwotę odszkodowania należną pasażerowi, którego zarejestrowany bagaż nieobjęty specjalną deklaracją interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia uległ zniszczeniu, utracie, uszkodzeniu lub opóźnieniu, powinien określić sąd krajowy zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego, w szczególności w zakresie przeprowadzania dowodu. Przepisy te nie mogą być jednak mniej korzystne od tych dotyczących podobnych środków zaskarżenia o charakterze krajowym ani ukształtowane w sposób czyniący wykonywanie praw przyznanych przez konwencję montrealską nadmiernie utrudnionym lub praktycznie niemożliwym.**

Podpisy