



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 9. júla 2020*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Montrealský dohovor – Článok 17 ods. 2 – Zodpovednosť leteckých dopravcov za zapísanú batožinu – Preukázaná strata zapísanej batožiny – Právo na náhradu škody – Článok 22 ods. 2 – Obmedzenia zodpovednosti v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania batožiny – Chýbajúce informácie o stratenej batožine – Dôkazné bremeno – Procesná autonómia členských štátov – Zásady ekvivalencie a efektivity“

Vo veci C-86/19,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (Obchodný súd č. 9 Barcelona, Španielsko) z 3. decembra 2018 a doručený Súdnemu dvoru 6. februára 2019, ktorý súvisí s konaním:

SL

proti

Vueling Airlines SA,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory M. Vilaras, sudcovia S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe a N. Piçarra (spravodajca),

generálny advokát: G. Pitruzzella,

tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 15. januára 2020,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- SL, v zastúpení: A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos a J. C. Siqueira Viana, abogados,
- Vueling Airlines SA, v zastúpení: J. Fillat Boneta, abogado,
- nemecká vláda, v zastúpení: J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl a A. Berg, splnomocnení zástupcovia,
- holandská vláda, v zastúpení: M. K. Bulterman a M.A.M. de Ree, splnomocnené zástupkyne,
- Európska komisia, v zastúpení: J. Rius a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: španielčina.

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 11. marca 2020,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 17 ods. 2 a článku 22 ods. 2 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého 28. mája 1999 v Montreale, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, 2001, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491) (ďalej len „Montrealský dohovor“), ktorý pokiaľ ide o Európsku úniu, nadobudol účinnosť 28. júna 2004.
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi SL a spoločnosťou Vueling Airlines SA, leteckým dopravcom, vo veci návrhu na náhradu majetkovej a nemajetkovej ujmy vyplývajúcej zo straty batožiny, zapísanej SL, počas letu vykonaného týmto dopravcom.

Právny rámec

Medzinárodné právo

- 3 V treťom odseku preambuly Montrealského dohovoru zmluvné štáty „uzn[ali] dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“.
- 4 V piatom odseku tejto preambuly sa uvádza, že „spoločná akcia štátov týkajúca sa ďalšieho zosúladovania a kodifikácie niektorých pravidiel upravujúcich medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom nového dohovoru je najprimeranejším prostriedkom na dosiahnutie spravodlivého vyváženia záujmov“.
- 5 Článok 3 ods. 3 Montrealského dohovoru stanovuje:

„Dopravca doručí [odovzdá – *neoficiálny preklad*] cestujúcemu identifikačný batožinový štítok na [batožinový lístok za – *neoficiálny preklad*] každý kus zapísanej batožiny.“

- 6 Článok 17 tohto dohovoru s názvom „Smrť a zranenie cestujúcich – škoda na batožine“ stanovuje:

„...“

2. Dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade zničenia, straty, alebo poškodenia zapísanej batožiny iba v prípade, keď sa udalosť, ktorá zapríčinila zničenie, stratu, alebo poškodenie, udiala na palube lietadla alebo kedykoľvek v čase, keď mal dopravca zapísanú batožinu na starosti. ...

3. Ak dopravca pripustí stratu zapísanej batožiny alebo ak zapísaná batožina neprišla do 21 dní po dni, keď mala byť dopravená, cestujúci je oprávnený uplatniť voči dopravcovi práva, ktoré vyplývajú zo zmluvy o preprave.

4. Pokiaľ nie je v tomto dohovore uvedené inak, pojem ‚batožina‘ znamená zapísanú batožinu aj nezapísanú batožinu.“

- 7 Článok 22 uvedeného dohovoru s názvom „Obmedzenia zodpovednosti vo vzťahu k omeškaniu, batožine a nákladu“ v odseku 2 uvádza:

„Pri preprave batožiny je zodpovednosť dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania obmedzená na 1000 práv osobitného čerpania pre každého cestujúceho, pokiaľ cestujúci neurobil v čase, keď dopravcovi odovzdával zapísanú batožinu, osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní batožiny v mieste určenia a nezaplatil dodatočnú sumu, ak sa to v takomto prípade požaduje. V tomto prípade bude dopravca povinný zaplatiť sumu neprevyšujúcu vyhlásenú sumu, ak nepreukáže, že táto suma je väčšia než skutočný záujem cestujúceho na dodaní v mieste určenia.“

- 8 V súlade s postupom stanoveným v článku 24 Montrealského dohovoru sa obmedzenie zodpovednosti upravené v článku 22 ods. 2 tohto dohovoru zvýšilo s účinnosťou od 30. decembra 2009 na 1 131 práv osobitného čerpania [Special Drawing Rights] (ďalej len „SDR“) pre cestujúceho pre škodu spôsobenú na batožine. Táto suma sa zvýšila s účinnosťou od 28. decembra 2019 na 1 288 SDR.

Právo Únie

- 9 V nadväznosti na podpísanie Montrealského dohovoru bolo nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave (Ú. v. ES L 285, 1997, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489), zmenené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002 (Ú. v. ES L 140, 2002, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246) (ďalej len „nariadenie č. 2027/97“).

- 10 Odôvodnenia 12 a 18 nariadenia č. 889/2002 uvádzajú:

„(12) jednotné limity zodpovednosti za stratu, škodu alebo zničenie batožiny a za škody spôsobené meškáním, ktoré platia pre všetky prepravy vykonávané leteckými dopravcami [Únie], zabezpečia jednoduché a jasné pravidlá pre cestujúcich ako aj pre aerolínie a cestujúci budú vedieť, kedy je potrebné dodatočné poistenie;

...

(18) pokiaľ sú potrebné ďalšie pravidlá nevyhnutné na vykonanie Montrealského dohovoru týkajúce sa bodov, ktoré nie sú predmetom nariadenia (ES) č. 2027/97, je v kompetencii členských štátov, aby takéto pravidlá vydali“.

- 11 Podľa článku 1 nariadenia č. 2027/97:

„Toto nariadenie vykonáva príslušné ustanovenia Montrealského dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave a ustanovuje určité dodatočné ustanovenia. Rozširuje aj uplatňovanie týchto ustanovení na prepravu v leteckej doprave v rámci jedného členského štátu.“

- 12 Článok 3 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje:

„Zodpovednosť leteckého dopravcu [Únie] za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť.“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

- 13 Dňa 18. septembra 2017 SL cestovala z Ibizy (Španielsko) do Fuerteventura (Španielsko) s medzipristátím v Barcelone (Španielsko) letom, ktorý prevádzkovala Vueling Airlines. Tento letecký dopravca zapísal jej batožinu.

- 14 Pri prilete po riadne uskutočnenom lete, SL zistila, že jej batožina nebola dopravená do destinácie. Z tohto dôvodu podala sťažnosť uvedenému leteckému dopravcovi.
- 15 Dňa 11. decembra 2017 SL podala na vnútroštátny súd, Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (Obchodný súd č. 9 Barcelona, Španielsko), žalobu proti spoločnosti Vueling Airlines, ktorou sa domáhala zaplataenia náhrady škody zodpovedajúcej maximálnej výške 1 131 SDR stanovenej v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru o náhrade majetkovej a nemajetkovej ujmy, ktorá jej bola spôsobená stratou batožiny. SL na podporu svojho návrhu tvrdí, že strata je najzávažnejším prípadom škody na batožine stanovenej v tomto ustanovení.
- 16 Vueling Airlines uznala, že táto batožina sa nenašla. Namieta však zaplataenie maximálnej náhrady škody stanovenej v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru a ponúka len sumu 250 eur ako náhradu majetkovej a nemajetkovej ujmy spôsobenej stratou uvedenej batožiny. Táto spoločnosť tvrdí, že SL neuviedla obsah tejto batožiny, jej hodnotu a hmotnosť, ani nepredložila doklady o nákupoch vykonaných na účely nahradenia predmetov, ktoré sa v nej nachádzali. Vueling Airlines sa pritom domnieva, že tieto skutočnosti sú nevyhnutné na to, aby cestujúci mohol preukázať, že mu má byť priznaná maximálna náhrada škody stanovenej v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru.
- 17 Vnútroštátny súd poukazuje na rozdiely v judikatúre na vnútroštátnej úrovni týkajúcej sa výkladu článku 17 ods. 2 a článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru. Ak sa zistí strata batožiny, niektoré súdy priznávajú maximálnu náhradu škody stanovenú v tomto poslednom uvedenom ustanovení, pokiaľ ide o najzávažnejší prípad škody spôsobenej na batožine spomedzi prípadov uvedených v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, pričom od cestujúcich nepožadujú predloženie ďalších dôkazov. Iné súdy naopak rozhodnú, že výšku náhrady škody, ktorá sa má priznať cestujúcemu v prípade straty batožiny, musí súd určiť na základe predložených dôkazov, pričom poškodená osoba je povinná preukázať utrpenú ujmu akýmkoľvek právnym prostriedkom.
- 18 Za týchto podmienok Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (Obchodný súd č. 9 Barcelona, Španielsko) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„Je letecká spoločnosť pri preukázaní straty batožiny povinná vyplatiť cestujúcemu vždy a v každom prípade maximálnu náhradu škody vo výške 1 131 SDR, lebo ide o najzávažnejší z prípadov uvedených v článku 17 ods. 2 a článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, alebo súd môže znížiť túto maximálnu náhradu škody s prihliadnutím na okolnosti daného prípadu aj vtedy, keď došlo ku strate batožiny, takže náhrada škody vo výške 1 131 SDR sa prizná len vtedy, keď cestujúci akýmkoľvek právne dovolenými prostriedkami preukáže, že hodnota predmetov a osobných vecí, ktoré mal v zapísanej batožine, ako aj predmetov a osobných vecí, ktoré si musel kúpiť namiesto nich, dosahovala uvedenú hranicu, alebo môže súd v prípade, ak cestujúci neposkytne tieto dôkazy, pri určovaní výšky nemajetkovej ujmy spôsobenej cestujúcemu nepríjemnosťami spojenými so stratou jeho batožiny zohľadniť aj iné kritériá, ako napríklad hmotnosť batožiny alebo to, či sa batožina stratila počas letu tam alebo späť?“

O prejudiciálnej otázke

O prípustnosti

- 19 Vueling Airlines tvrdí, že návrh na začatie prejudiciálneho konania je neprípustný, keďže odpoveď na otázku týkajúcu sa výkladu článku 17 ods. 2 a článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru možno jednoznačne vyvodiť z judikatúry Súdneho dvora, najmä z rozsudku zo 6. mája 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), a nevyvoláva tak žiadne dôvodné pochybnosti.

- 20 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora v rámci spolupráce medzi ním a vnútroštátnymi súdmi stanovenej v článku 267 ZFEÚ prislúcha výlučne vnútroštátnemu súdu, ktorý vec prejednáva a ktorý musí prevziať zodpovednosť za rozhodnutie sporu, aby s prihliadnutím na osobitosti konkrétneho prípadu posúdil potrebu prejudiciálneho rozhodnutia na vydanie svojho rozhodnutia, ako aj relevantnosť otázok položených Súdnu dvoru. V dôsledku toho, ak sa položené otázky týkajú výkladu práva Únie, ktorého súčasťou je Montrealský dohovor (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 6. mája 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, body 19 a 20, ako aj z 12. apríla 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, body 19 a 20), Súdny dvor je v zásade povinný rozhodnúť [pozri najmä rozsudky z 19. novembra 2019, A. K. a i. (Nezávislosť disciplinárneho senátu Najvyššieho súdu), C-585/18, C-624/18 a C-625/18, EU:C:2019:982, bod 97, ako aj z 19. decembra 2019, Junqueras Vies, C-502/19, EU:C:2019:1115, bod 55 a citovanú judikatúru].
- 21 Z toho vyplýva, že pri otázkach týkajúcich sa výkladu práva Únie položených vnútroštátnym súdom v rámci právnej úpravy a skutkových okolností, ktoré tento súd vymedzí na vlastnú zodpovednosť a ktorých správnosť Súdnu dvoru neprináleží preverovať, platí prezumpcia relevantnosti. Odmietnutie Súdneho dvora rozhodnúť o návrhu na začatie prejudiciálneho konania podanom vnútroštátnym súdom je možné len vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad práva Únie nemá nijakú súvislosť s existenciou alebo predmetom sporu vo veci samej, ak ide o hypotetický problém alebo ak Súdny dvor nedisponuje skutkovými a právnymi podkladmi potrebnými na užitočnú odpoveď na položené otázky (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 7. marca 2018, flightright a i., C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 46, ako aj z 24. októbra 2018, XC a i., C-234/17, EU:C:2018:853, bod 16 a citovanú judikatúru).
- 22 Vnútroštátnemu súdu pritom nie je zakázané, aby položil Súdnu dvoru prejudiciálnu otázku, na ktorú odpoveď podľa názoru žalovaných vo veci samej nenecháva priestor na žiadne rozumné pochybnosti. Aj za predpokladu, že by to tak bolo, sa táto otázka teda nestáva neprípustnou (rozsudok z 1. decembra 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, body 64 a 65).
- 23 Z uvedeného vyplýva, že argumentáciu spoločnosti Vueling Airlines na preukázanie neprípustnosti návrhu na začatie prejudiciálneho konania treba zamietnuť a že je potrebné odpovedať na otázku položenú vnútroštátnym súdom.

O veci samej

Úvodné pripomienky

- 24 V prvom rade treba uviesť, že otázka položená vnútroštátnym súdom v podstate pozostáva z dvoch otázok. Prvá otázka sa týka paušálnej alebo nepaušálnej povahy náhrady škody podľa článku 17 ods. 2 Montrealského dohovoru v spojení s jeho článkom 22 ods. 2, ktorá sa má uhradiť cestujúcemu, ktorého zapísaná batožina, vo vzťahu ku ktorej sa neurobilo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní, sa stratila kedykoľvek počas doby, keď ju mal letecký dopravca na starosti. Druhá otázka sa týka spôsobov určenia výšky tejto náhrady škody, v prípade, ak suma uvedená v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru nepredstavuje sumu, ktorá sa má priznať automaticky a paušálne.
- 25 Treba preto postupne preskúmať obe tieto otázky.
- 26 Na tento účel treba pripomenúť, že v súlade s článkom 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 zodpovednosť leteckých dopravcov Únie za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť (rozsudky zo 6. mája 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 18, ako aj z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 29).

27 Z ustálenej judikatúry taktiež vyplýva, že ustanovenia medzinárodnej zmluvy, akou je Montrealský dohovor, sa majú vykladať v dobrej viere, v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v ich celkovej súvislosti, a takisto s prihliadnutím na ich predmet a účel, v súlade s medzinárodným právom verejným, ktoré je pre Úniu záväzné, ako je zakotvené v článku 31 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z 23. mája 1969 (*Zbierka zmlúv Spojených národov*, zv. 1155, s. 331) (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 6. mája 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 23; z 22. novembra 2012, Espada Sánchez a i., C-410/11, EU:C:2012:747, body 20 až 22, ako aj z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 31).

O prvej otázke

28 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 17 ods. 2 Montrealského dohovoru v spojení s článkom 22 ods. 2 tohto dohovoru vykladať v tom zmysle, že suma, ktorú stanovuje toto posledné uvedené ustanovenie ako obmedzenie zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania zapísanej batožiny, vo vzťahu ku ktorej sa neurobilo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní, predstavuje maximálnu výšku náhrady škody, alebo naopak sumu, ktorá sa má cestujúcemu priznať automaticky a paušálne.

29 Podľa článku 17 ods. 2 Montrealského dohovoru dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade zničenia, straty, alebo poškodenia zapísanej batožiny „iba v prípade, keď sa udalosť, ktorá zapríčinila zničenie, stratu, alebo poškodenie, udiala na palube lietadla alebo kedykoľvek v čase, keď mal dopravca zapísanú batožinu na starosti“ (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 6. mája 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 32, ako aj z 22. novembra 2012, Espada Sánchez a i., C-410/11, EU:C:2012:747, body 25 a 26). Toto ustanovenie sa preto obmedzuje na stanovenie podmienok, za ktorých sa cestujúcim v leteckej doprave priznáva právo na náhradu v prípade zničenia, straty alebo poškodenia zapísanej batožiny.

30 Pokiaľ ide o článok 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, Súdny dvor rozhodol nielen to, že pri preprave batožiny je zodpovednosť leteckého dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania „obmedzená“ od 30. decembra 2009 do 28. decembra 2019 na sumu 1 131 SDR na cestujúceho, ale aj to, že hranica stanovená v tomto ustanovení predstavuje hornú hranicu náhrady škody, ktorú nemôže dosiahnuť automaticky a paušálne každý cestujúci, a to ani v prípade straty svojej batožiny (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. novembra 2012, Espada Sánchez a i., C-410/11, EU:C:2012:747, bod 34).

31 Súdny dvor tiež rozhodol, že obmedzenie náhrady škody stanovené v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru sa musí uplatniť na celkovú spôsobenú ujmu bez ohľadu na to, či má majetkovú alebo nemajetkovú povahu. V tejto súvislosti spresnil, že možnosť, aby cestujúci urobil pri odovzdaní batožiny zapísanej dopravcom osobitné vyhlásenie o záujme na jej dodaní podľa druhej časti tohto ustanovenia potvrdzuje, že obmedzenie zodpovednosti leteckých dopravcov za ujmu vzniknutú v dôsledku straty batožiny je, pokiaľ neexistuje nijaké osobitné vyhlásenie o dodaní, absolútnym obmedzením, ktoré zahŕňa tak majetkovú, ako aj nemajetkovú škodu (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. mája 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, body 37 až 38).

32 Okrem toho z prípravných prác týkajúcich sa Montrealského dohovoru vyplýva, že sumy uvedené v návrhu textu, ktorý sa neskôr stal článkom 22 tohto dohovoru, boli koncipované ako maximálne sumy, a nie ako paušálne sumy odškodnenia, ktoré sa mali automaticky poskytnúť poškodeným osobám. Hoci tento výklad mohol byť presnejšie vyjadrený použitím výrazu ako „nemôže presiahnuť“, bolo rozhodnuté použiť výraz „obmedzená“, keďže tento výraz sa bežne používa v judikatúre rozvinutej v súvislosti s Dohovorom o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, podpísaným 12. októbra 1929 vo Varšave (Organizácia Spojených národov – *Zbierka zmlúv*, zv.

CXXXVII, s. 12), ktorý bol nahradený Montrealským dohovorom (zápisnica z 12. zasadnutia plenárnej komisie z 25. mája 1999, *Medzinárodná konferencia o leteckom práve*, Montreal, 10. až 28. mája 1999, zv. I, zápisnice).

- 33 V tejto súvislosti treba tiež spresniť, že ani z článku 17 ods. 2, ani z článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru nevyplýva, že stratu batožiny treba považovať za najzávažnejší prípad škody na batožine, takže cestujúcemu, ktorému vznikla škoda, sa automaticky prizná náhrada škody zodpovedajúca sume stanovenej v druhom ustanovení len z dôvodu, že sa takáto strata preukáže. Tieto ustanovenia sa totiž obmedzujú na vymenovanie rôznych prípadov, ktoré môžu viesť k vzniku zodpovednosti leteckého dopravcu za škody vzniknuté pri preprave batožiny, v rozsahu stanovenom v druhom ustanovení, pričom však nezavádzajú medzi týmito prípadmi hierarchiu v závislosti od ich závažnosti.
- 34 Z uvedeného vyplýva, že výška náhrady škody, ktorú má letecký dopravca zaplatiť cestujúcemu, ktorého batožina, vo vzťahu ku ktorej sa neurobilo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní, sa zničila, stratila, poškodila alebo meškala, sa musí určiť v hraniciach stanovených v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru so zreteľom na okolnosti prejednávanej veci.
- 35 Z hľadiska vyššie uvedených úvah treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 17 ods. 2 Montrealského dohovoru v spojení s článkom 22 ods. 2 tohto dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že suma, ktorú stanovuje toto posledné uvedené ustanovenie ako obmedzenie zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania zapísanej batožiny, vo vzťahu ku ktorej sa neurobilo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní, predstavuje maximálnu výšku náhrady škody, ktorá sa cestujúcemu neprizná automaticky a paušálne. V dôsledku toho prináleží vnútroštátnemu súdu, aby v rámci tohto obmedzenia určil výšku náhrady škody, ktorá sa má tomuto cestujúcemu zaplatiť so zreteľom na okolnosti prejednávanej veci.

O druhej otázke

- 36 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 17 ods. 2 Montrealského dohovoru v spojení s článkom 22 ods. 2 tohto dohovoru vykladať v tom zmysle, že stanovuje pravidlá na určenie výšky náhrady škody, ktorú má letecký dopravca zaplatiť cestujúcemu, ktorého zapísaná batožina, vo vzťahu ku ktorej sa neurobilo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní, sa zničila, stratila, poškodila alebo meškala.
- 37 Treba pripomenúť, že Súdny dvor rozhodol, že na účely náhrady škody stanovenej v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru prináleží dotknutým cestujúcim, aby pod dohľadom vnútroštátneho súdu z právneho hľadiska dostatočne preukázali, aký bol obsah stratenej batožiny (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. novembra 2012, Espada Sánchez a. i., C-410/11, EU:C:2012:747, bod 35).
- 38 Keďže však, ako uviedol generálny advokát v bode 32 svojich návrhov ani Montrealský dohovor, ani nariadenie č. 2027/97, ktorým sa vykonávajú relevantné ustanovenia tohto nariadenia týkajúce sa leteckej dopravy cestujúcich a ich batožiny, neobsahujú osobitné ustanovenia týkajúce sa dôkazov o škode uvedenej v tomto dohovore, treba v súlade so zásadou procesnej autonómie uplatniť relevantné ustanovenia vnútroštátneho práva, ako to navyše vyplýva z odôvodnenia 18 nariadenia č. 889/2002, podľa ktorého, pokiaľ sú potrebné ďalšie pravidlá nevyhnutné na vykonanie Montrealského dohovoru týkajúce sa bodov, ktoré nie sú predmetom nariadenia č. 2027/97, je v kompetencii členských štátov, aby takéto pravidlá vydali.
- 39 Z ustálenej judikatúry totiž vyplýva, že pokiaľ neexistuje právna úprava Únie v danej oblasti, je úlohou vnútroštátneho právneho poriadku každého členského štátu, aby označil príslušné súdne orgány a upravil konania o žalobách, ktorých cieľom je zabezpečiť úplné zachovanie práv, ktorých sa subjekty práva domáhajú na základe práva Únie. Tieto podmienky však nemôžu byť nepriaznivejšie ako procesné podmienky týkajúce sa podobných žalôb vnútroštátnej povahy (zásada ekvivalencie) a nesmú

prakticky znemožniť alebo nadmerne sťažiť výkon práv, ktoré priznáva právny poriadok Únie (zásada efektivity) (pozri v tomto zmysle najmä rozsudky zo 16. decembra 1976, *Rewe-Zentralfinanz* a *Rewe-Zentral*, 33/76, EU:C:1976:188, bod 5; z 13. marca 2007, *Unibet*, C-432/05, EU:C:2007:163, body 38, 39 a 43, ako aj z 11. septembra 2019, *Călin*, C-676/17, EU:C:2019:700, bod 30).

- 40 Dodržiavanie týchto dvoch zásad sa musí skúmať s prihliadnutím na postavenie predmetných ustanovení v celom konaní, na priebeh uvedeného konania a osobitosti týchto ustanovení na rôznych stupňoch vnútroštátnych súdov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. septembra 2019, *Călin*, C-676/17, EU:C:2019:700, bod 31 a citovanú judikatúru).
- 41 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že ako v podstate uviedol generálny advokát v bodoch 35 a 36 svojich návrhov, v rámci žalôb podaných na základe článku 17 ods. 2 a článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru prináleží dotknutým cestujúcim, aby z právneho hľadiska dostatočne preukázali, najmä prostredníctvom listinných dôkazov, výdavky, ktoré vynaložili na nahradenie obsahu ich batožiny, alebo ujmu, ktorá im vznikla v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania tejto batožiny, a príslušným vnútroštátnym súdom, aby podľa judikatúry uvedenej v bodoch 39 a 40 tohto rozsudku overili, že uplatniteľné ustanovenia vnútroštátneho práva, najmä v oblasti dôkazov, prakticky neznemožňujú alebo nadmerne nesťažujú výkon práv na náhradu škody, ktoré cestujúcim z týchto ustanovení vyplývajú.
- 42 Konkrétne v situácii, ktorá sa vyznačuje neexistenciou akéhokoľvek dôkazu predloženého cestujúcim, ktorému vznikla škoda, v súvislosti s ujmou spôsobenou preukázaným zničením, stratou, poškodením alebo omeškaním batožiny, môžu byť skutočnosti uvedené súdom, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, ako je hmotnosť stratenej batožiny, ako aj okolnosť, že k strate došlo pri odlete alebo prilete, zohľadnené vnútroštátnym súdom na účely posúdenia spôsobenej umy a stanovenia výšky náhrady škody, ktorá sa má zaplatiť poškodenému cestujúcemu. Tieto skutočnosti však nemožno zohľadniť samostatne, ale treba ich posúdiť ako celok.
- 43 Pokiaľ ide konkrétne o hmotnosť stratenej batožiny, keďže v zásade len dopravca môže poskytnúť takýto dôkaz po zápise tejto batožiny, treba pripomenúť, že pokiaľ vnútroštátny súd konštatuje, že skutočnosť, že dôkazné bremeno nesie niektorý účastník konania, môže znemožniť alebo nadmerne zaťažiť predloženie takého dôkazu, a to najmä z dôvodu, že sa tento dôkaz týka informácií, ktoré tento účastník konania nemôže mať k dispozícii, je na účely zabezpečenia dodržania zásady efektivity povinný použiť všetky procesné prostriedky, ktoré mu poskytuje vnútroštátne právo, medzi ktorými je aj právo nariadiť vykonanie potrebných dôkazov, vrátane predloženia aktov alebo písomností niektorým z účastníkov konania alebo treťou osobou (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. septembra 2006, *Laboratoires Boiron*, C-526/04, EU:C:2006:528, bod 55).
- 44 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 17 ods. 2 Montrealského dohovoru v spojení s článkom 22 ods. 2 tohto dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že výšku náhrady škody, ktorá sa má zaplatiť cestujúcemu, ktorého zapísaná batožina, vo vzťahu ku ktorej sa neurobilo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní, sa zničila, stratila, poškodila alebo meškala, určí vnútroštátny súd v súlade s uplatniteľnými ustanoveniami vnútroštátneho práva, najmä v oblasti dôkazov. Tieto ustanovenia však nemôžu byť nepriaznivejšie ako ustanovenia týkajúce sa podobných žalôb na základe vnútroštátneho práva a nesmú prakticky znemožniť alebo nadmerne sťažiť výkon práv, ktoré priznáva Montrealský dohovor.

O trovách

- 45 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

- 1. Článok 17 ods. 2 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého 28. mája 1999 v Montreale, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001, v spojení s článkom 22 ods. 2 tohto dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že suma, ktorú stanovuje toto posledné uvedené ustanovenie ako obmedzenie zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania zapísanej batožiny, vo vzťahu ku ktorej sa neurobilo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní, predstavuje maximálnu výšku náhrady škody, ktorá sa cestujúcemu neprizná automaticky a paušálne. V dôsledku toho prináleží vnútroštátnemu súdu, aby v rámci tohto obmedzenia určil výšku náhrady škody, ktorá sa má tomuto cestujúcemu zaplatiť so zreteľom na okolnosti prejednávanej veci.**
- 2. Článok 17 ods. 2 Montrealského dohovoru v spojení s článkom 22 ods. 2 tohto dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že výšku náhrady škody, ktorá sa má zaplatiť cestujúcemu, ktorého zapísaná batožina, vo vzťahu ku ktorej sa neurobilo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní, sa zničila, stratila, poškodila alebo meškala, určí vnútroštátny súd v súlade s uplatniteľnými ustanoveniami vnútroštátneho práva, najmä v oblasti dôkazov. Tieto ustanovenia však nemôžu byť nepriaznivejšie ako ustanovenia týkajúce sa podobných žalôb na základe vnútroštátneho práva a nesmú prakticky znemožniť alebo nadmerne sťažiť výkon práv, ktoré priznáva Montrealský dohovor.**

Podpisy