



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 9. julija 2020*

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Montrealska konvencija – Člen 17(2) – Odgovornost letalskih prevoznikov za oddano prtljago – Dokazana izguba oddane prtljage – Pravica do odškodnine – Člen 22(2) – Omejitev odgovornosti ob uničenju, izgubi, poškodovanju ali zamudi prtljage – Neobstoj informacij v zvezi z izgubljeno prtljago – Dokazno breme – Procesna avtonomija držav članic – Načeli enakovrednosti in učinkovitosti“

V zadevi C-86/19,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (sodišče za gospodarske spore št. 9 v Barceloni, Španija) z odločbo z dne 3. decembra 2018, ki je na Sodišče prispela 6. februarja 2019, v postopku

SL

proti

Vueling Airlines SA,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi M. Vilaras, predsednik senata, S. Rodin, D. Šváby, sodnika, K. Jürimäe, sodnica, in N. Piçarra (poročevalec), sodnik,

generalni pravobranilec: G. Pitruzzella,

sodna tajnica: M. Ferreira, glavna administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 15. januarja 2020,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za SL A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos in J. C. Siqueira Viana, abogados,
- za Vueling Airlines SA J. Fillat Boneta, abogado,
- za nemško vlado J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl in A. Berg, agenti,
- za nizozemsko vlado M. K. Bulterman in M. A. M. de Ree, agentki,
- za Evropsko komisijo J. Rius in N. Yerrell, agenta,

* Jezik postopka: španščina.

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 11. marca 2020

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 17(2) in člena 22(2) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu in jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491) (v nadaljevanju: Montrealska konvencija) in je za Evropsko unijo začela veljati 28. junija 2004.
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med osebo SL in družbo Vueling Airlines SA, letalskim prevoznikom, zaradi odškodninskega zahtevka za povrnitev premoženjske in nepremoženjske škode, ki je nastala zaradi izgube prtljage, ki jo je oseba SL oddala na letu, ki ga je opravil ta prevoznik.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

- 3 Iz tretje uvodne izjave preambule Montrealske konvencije je razvidno, da države pogodbenice „[priznavajo] pomen zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje“.
- 4 V peti uvodni izjavi navedene preambule je navedeno, da „je skupna dejavnost držav za nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, z novo konvencijo najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov“.
- 5 Člen 3(3) Montrealske konvencije določa:
„Prevoznik izda potniku prtljažni listek za vsak kos oddane prtljage.“
- 6 Člen 17 te konvencije, naslovljen „Smrt in poškodbe potnikov – škoda na prtljagi“, določa:
„[...]“
 2. Prevoznik je odgovoren za škodo v primeru uničenja ali izgube oddane prtljage ali škode na njej le pod pogojem, da je do dogodka, ki je povzročil uničenje, izgubo ali škodo, prišlo na letalu ali v času, ko je bil za oddano prtljago odgovoren prevoznik. [...]
 3. Če prevoznik prizna izgubo oddane prtljage ali če prtljaga ni prispela po 21 dneh od dneva, ko bi sicer morala prispeti, je potnik upravičen, da proti prevozniku uveljavlja pravice, ki izhajajo iz pogodbe o prevozu.
 4. Če ni drugače določeno, pojem ‚prtljaga‘ v tej konvenciji pomeni oddano in neoddano prtljago.“

- 7 Člen 22 navedene konvencije, naslovljen „Omejitev odgovornosti za zamudo, prtljago in tovor“, v drugem odstavku določa:

„Pri prevozu prtljage je odgovornost prevoznika v primeru uničenja, izgube, škode ali zamude omejena na 1.000 posebnih pravic črpanja za vsakega potnika, razen če potnik v času izročitve oddane prtljage prevozniku ne poda posebne izjave o interesu za dostavo v namembni kraj in, če se to zahteva, ne plača dodatnega zneska. V navedenem primeru bo prevoznik odgovoren za plačilo vsote do zneska, navedenega v izjavi, razen če dokaže, da je znesek iz izjave večji od dejanskega interesa potnika za dostavo v namembni kraj.“

- 8 V skladu s postopkom iz člena 24 Montrealske konvencije je bila omejitev odgovornosti iz člena 22(2) te konvencije s 30. decembrom 2009 povišana na 1.131 posebnih pravic črpanja (v nadaljevanju: PPC) na potnika za škodo, povzročeno na prtljagi. Ta znesek je bil z 28. decembrom 2019 povišan na 1.288 PPC.

Pravo Unije

- 9 Po podpisu Montrealske konvencije je bila Uredba Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489) spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 6, str. 246, v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97).

- 10 V uvodnih izjavah 12 in 18 Uredbe št. 889/2002 je navedeno:

„(12) Enotne omejitve odgovornosti za izgubo, poškodbe ali uničenje prtljage in za škodo, ki je nastala zaradi zamude, ki veljajo za vsa potovanja s prevozniki [Unije], bodo potnikom in letalskim podjetjem zagotovile enostavna in jasna pravila ter omogočile potnikom odločanje o tem, kdaj je potrebno dodatno zavarovanje.

[...]

(18) Če so za izvajanje tistih točk Montrealske konvencije, ki niso zajete v Uredbi (ES) št. 2027/97, potrebna dodatna pravila, so za pripravo takšnih določb odgovorne države članice –“.

- 11 Člen 1 Uredbe št. 2027/97 določa:

„S to uredbo se izvaja ustrezne določbe Montrealske konvencije v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage ter se določa nekatere dodatne določbe. Področje uporabe teh določb se razširi na letalski prevoz znotraj posamezne države članice.“

- 12 Člen 3(1) te uredbe določa:

„Odgovornost letalskega prevoznika [Unije] v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost.“

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

- 13 Oseba SL je 18. septembra 2017 potovala iz Ibize (Španija) v Fuerteventuro (Španija) z vmesnim postankom v Barceloni (Španija) z letom, ki ga je izvedla družba Vueling Airlines. Pri tem letalskem prevozniku je navedena oseba oddala prtljago.

- 14 Oseba SL je ob prihodu na namembno letališče po letu, ki je potekal normalno, ugotovila, da njena prtljaga ni prispela v namembni kraj. Zato je pri navedenem letalskem prevozniku vložila pritožbo.
- 15 Oseba SL je 11. decembra 2017 pri predložitvenem sodišču, Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (sodišče za gospodarske spore št. 9 v Barceloni, Španija), zoper družbo Vueling Airlines vložila tožbo za plačilo odškodnine, ki ustreza zgornji meji 1.131 PPČ, določeni v členu 22(2) Montrealske konvencije za povračilo premoženjske in nepremoženjske škode, ki ji je nastala zaradi izgube njene prtljage. Oseba SL v utemeljitev svoje zahteve trdi, da je izguba najresnejši primer škode na prtljagi, ki je določena v tej določbi.
- 16 Družba Vueling Airlines priznava, da ta prtljaga ni bila najdena. Kljub temu nasprotuje plačilu zgornje meje odškodnine, določene v členu 22(2) Montrealske konvencije, in ponuja le znesek 250 EUR za premoženjsko in nepremoženjsko škodo, ki je nastala zaradi izgube navedene prtljage. Trdi, da oseba SL ni niti navedla vsebine te prtljage, njene vrednosti in teže niti predložila dokazil o nakupih, ki jih je opravila, da bi nadomestila predmete, ki so bili v tej prtljagi. Družba Vueling Airlines pa meni, da so ti elementi potrebni, da lahko potnik dokaže, da bi mu bilo treba dodeliti odškodnino, ki ustreza zgornji meji, določeni v členu 22(2) Montrealske konvencije.
- 17 Predložitveno sodišče navaja razhajanja v sodni praksi na nacionalni ravni v zvezi z razlago člena 17(2) in člena 22(2) Montrealske konvencije. Kadar je ugotovljena izguba prtljage, naj bi nekatera sodišča dodelila zgornjo mejo odškodnine, določeno v zadnjenavedeni določbi, ker naj bi šlo za najresnejši primer škode izmed vrste škod na prtljagi, določenih v členu 22(2) Montrealske konvencije, ne da bi od potnika zahtevala, da zatrjuje ali predloži dodatne dokaze. Druga sodišča pa naj bi presodila, da mora znesek odškodnine, ki jo je treba plačati potniku v primeru izgube prtljage, sodišče določiti na podlagi predloženih dokazov, pri čemer mora oškodovana oseba z vsemi pravnimi sredstvi dokazati nastalo škodo.
- 18 V teh okoliščinah je Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (sodišče za gospodarske spore št. 9 v Barceloni) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali mora letalska družba v primeru dokazane izgube kovčka zato, ker gre za primer, ki je med primeri iz členov 17(2) in 22(2) Montrealske konvencije najbolj resen, potniku največjo možno odškodnino v višini 1131 PPČ izplačati vselej in v vsakem primeru ali pa gre za največjo možno odškodnino, katere višino lahko tudi v primeru izgube kovčka sodišče prilagodi glede na dane okoliščine, tako da se znesek 1131 PPČ prizna le, če potnik s kakršnim koli pravno dopustnim sredstvom dokaže, da vrednost osebnih predmetov in stvari, ki jih je imel v oddani prtljagi, ter teh, ki jih je moral kupiti, da bi nadomestil izgubljene, dosega ta največji znesek, oziroma – če to ni dokazano – ali lahko sodišče za oceno nepremoženjske škode, ki je potniku nastala zaradi nevšečnosti, povezanih z izgubo njegove prtljage, upošteva tudi druge dejavnike, kot so na primer teža kovčka v kilogramih ali to, ali je do izgube prtljage prišlo pri letu tja ali letu nazaj?“

Vprašanje za predhodno odločanje

Dopustnost

- 19 Družba Vueling Airlines trdi, da predlog za sprejetje predhodne odločbe ni dopusten, ker je odgovor na vprašanje v zvezi z razlago člena 17(2) in člena 22(2) Montrealske konvencije mogoče jasno izpeljati iz sodne prakse Sodišča, zlasti iz sodbe z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), in tako ne vzbuja nobenega razumnega dvoma.

- 20 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča v okviru sodelovanja med Sodiščem in nacionalnimi sodišči, ki ga določa člen 267 PDEU, je le nacionalno sodišče, ki odloča o sporu in ki mora prevzeti odgovornost za sodno odločitev, pristojno, da ob upoštevanju posebnosti zadeve iz postopka v glavni stvari presodi potrebo po izdaji predhodne odločbe, da bi lahko izdalo sodbo, in tudi upoštevnost vprašanj, ki jih predloži Sodišču. Zato je Sodišče – če se postavljena vprašanja nanašajo na razlago prava Unije, katerega sestavni del je Montrealska konvencija (glej v tem smislu sodbi z dne 6. maja 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, točki 19 in 20, ter z dne 12. aprila 2018, *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, točki 19 in 20) – načeloma dolžno odločiti (glej zlasti sodbi z dne 19. novembra 2019, *A. K. in drugi* (Neodvisnost disciplinskega senata vrhovnega sodišča), C-585/18, C-624/18 in C-625/18, EU:C:2019:982, točka 97, in z dne 19. decembra 2019, *Junqueras Vies*, C-502/19, EU:C:2019:1115, točka 55 in navedena sodna praksa).
- 21 Iz tega sledi, da za vprašanja o razlagi prava Unije, ki jih postavi nacionalno sodišče v pravnem in dejanskem okviru, za katerega opredelitev je samo odgovorno in katerega pravilnost ni predmet presoje Sodišča, velja domneva upoštevnosti. Sodišče lahko zavrne odločanje o predlogu nacionalnega sodišča samo, če je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari, če je problem hipotetičen ali če Sodišče nima na voljo dejanskih in pravnih elementov, ki so potrebni, da bi lahko na postavljena vprašanja dalo koristne odgovore (glej v tem smislu sodbi z dne 7. marca 2018, *flightright in drugi*, C-274/16, C-447/16 in C-448/16, EU:C:2018:160, točka 46, ter z dne 24. oktobra 2018, *XC in drugi*, C-234/17, EU:C:2018:853, točka 16 in navedena sodna praksa).
- 22 Nacionalnemu sodišču tako nikakor ni prepovedano, da Sodišču zastavi vprašanje za predhodno odločanje, odgovor na katero – po mnenju ene od strank v postopku v glavni stvari – ne pušča nobenega razumnega dvoma. Tudi če bi bilo tako, to vprašanje zato ne postane nedopustno (sodba z dne 1. decembra 2011, *Painer*, C-145/10, EU:C:2011:798, točki 64 in 65).
- 23 Zato je treba trditve družbe Vueling Airlines, s katerimi ta želi dokazati nedopustnost predloga za sprejetje predhodne odločbe, zavrniti in je treba odgovoriti na vprašanje, ki ga je postavilo predložitveno sodišče.

Vsebinska presoja

Uvodne ugotovitve

- 24 Najprej je treba poudariti, da vprašanje, ki ga postavlja predložitveno sodišče, v bistvu zajema dve vprašanji. Prvo se nanaša na to, ali je odškodnina, ki jo je treba na podlagi člena 17(2) Montrealske konvencije v povezavi s členom 22(2) te konvencije plačati potniku, čigar oddana prtljaga, za katero ni bila podana posebna izjava o interesu za dostavo v namembni kraj, je bila izgubljena v katerem koli obdobju, ko je bil zanjo odgovoren letalski prevoznik, pavšalna. Drugo vprašanje se nanaša na način izračuna višine te odškodnine, če višina iz člena 22(2) Montrealske konvencije ne bi bila višina, dolgovana *ipso iure* in kot pavšalni znesek.
- 25 Zato je treba vsako od teh dveh vprašanj preučiti zaporedoma.
- 26 V zvezi s tem je treba opozoriti, da v skladu s členom 3(1) Uredbe št. 2027/97 odgovornost letalskih prevoznikov Unije v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na to odgovornost (sodbi z dne 6. maja 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, točka 18, in z dne 19. decembra 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 29).

27 Prav tako iz ustaljene sodne prakse izhaja, da je treba določbe mednarodne pogodbe, kot je Montrealska konvencija, razlagati v dobri veri v skladu z običajnim pomenom izrazov v njihovem kontekstu ter glede na njen predmet in namen, v skladu s splošnim mednarodnim pravom, ki velja za Unijo, kot je kodificirano s členom 31 Dunajske konvencije o pravu mednarodnih pogodb z dne 23. maja 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, zvezek 1155, str. 331) (glej v tem smislu sodbe z dne 6. maja 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, točka 23; z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi, C-410/11, EU:C:2012:747, točke od 20 do 22, in z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 31).

Prvo vprašanje

28 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 17(2) Montrealske konvencije v povezavi s členom 22(2) te konvencije razlagati tako, da znesek, ki je v zadnjenavedeni določbi določen kot omejitev odgovornosti letalskega prevoznika v primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude oddane prtljage, za katero ni bila podana posebna izjava o interesu za dostavo v namembni kraj, pomeni zgornjo mejo odškodnine ali, nasprotno, pavšalni znesek, ki ga je potniku treba plačati *ipso iure*.

29 V skladu s členom 17(2) Montrealske konvencije je letalski prevoznik odgovoren za škodo v primeru uničenja ali izgube oddane prtljage ali škode na njej „le pod pogojem, da je do dogodka, ki je povzročil uničenje, izgubo ali škodo, prišlo na letalu ali v času, ko je bil za oddano prtljago odgovoren prevoznik“ (glej v tem smislu sodbi z dne 6. maja 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, točka 32, ter z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi, C-410/11, EU:C:2012:747, točki 25 in 26). Ta določba zato določa le pogoje, pod katerimi se letalskim potnikom prizna pravica do odškodnine v primeru uničenja ali izgube oddane prtljage ali škode na njej.

30 V zvezi s členom 22(2) Montrealske konvencije je Sodišče razsodilo ne le, da je pri prevozu prtljage v primeru uničenja, izgube, škode ali zamude od 30. decembra 2009 do 28. decembra 2019 odgovornost letalskega prevoznika „omejena“ na višino 1.131 PPČ na potnika, ampak tudi, da je omejitev iz te določbe zgornja meja odškodnine, do katere ni *ipso iure* in v pavšalnem znesku upravičen vsak potnik, niti zaradi izgube njegove prtljage (glej v tem smislu sodbo z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi, C-410/11, EU:C:2012:747, točka 34).

31 Sodišče je prav tako razsodilo, da je treba omejitev odškodnine iz člena 22(2) Montrealske konvencije uporabiti za celotno nastalo škodo, ne glede na to, ali je premoženjska ali nepremoženjska. V zvezi s tem je pojasnilo, da možnost potnika, da na podlagi drugega dela te določbe ob izročitvi oddane prtljage prevozniku poda posebno izjavo o interesu, potrjuje, da je omejitev odgovornosti letalskega prevoznika za škodo zaradi izgube prtljage – če ni podana posebna izjava o interesu za dostavo v namembni kraj – absolutna omejitev, ki zajema tako nepremoženjsko kot premoženjsko škodo (glej v tem smislu sodbo z dne 6. maja 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, točki 37 in 38).

32 Poleg tega je iz pripravljalnega gradiva v zvezi z Montrealsko konvencijo razvidno, da so bile višine v določbi iz predloga besedila, ki je nato postala člen 22 te konvencije, zasnovane kot najvišji zneski, in ne kot pavšalna odškodnina, ki jo je treba samodejno dodeliti oškodovancem. Čeprav bi se ta razlaga lahko natančneje odražala z uporabo izraza, kot je „ne sme preseči“, je bilo odločeno, da se uporabi izraz „je omejena“, ker je ta izraz običajno uporabljen v sodni praksi, ki se je razvila v zvezi s Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, podpisano 12. oktobra 1929 v Varšavi (Društvo narodov – *Recueil des traités*, zvezek 137, str. 12), ki je bila nadomeščena z Montrealsko konvencijo (zapisnik 12. zasedanja plenarne komisije z dne 25. maja 1999, *Mednarodna konferenca letalskega prava*, Montreal, od 10. do 28. maja 1999, zvezek I, zapisniki).

- 33 V tem okviru je treba prav tako pojasniti, da niti iz člena 17(2) niti iz člena 22(2) Montrealske konvencije ne izhaja, da je treba izgubo prtljage šteti za najresnejši primer škode na prtljagi, tako da bi bila odškodnina, ki ustreza znesku iz druge določbe, *ipso iure* dolgovana oškodovanemu potniku zgolj zato, ker je taka izguba dokazana. V teh določbah so namreč zgolj naštetih različni primeri, ki lahko povzročijo odgovornost letalskega prevoznika za škodo, nastalo pri prevozu prtljage, v obsegu, določenem v drugi določbi, ne da bi bila med temi primeri določena hierarhija glede na njihovo resnost.
- 34 Zato je treba znesek odškodnine, ki jo mora letalski prevoznik plačati potniku, čigar oddana prtljaga, za katero ni bila podana posebna izjava o interesu za dostavo v namembni kraj, je bila uničena, izgubljena, poškodovana ali zamujena, ob upoštevanju okoliščin obravnavane zadeve določiti v mejah iz člena 22(2) Montrealske konvencije.
- 35 Glede na zgornje preudarke je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 17(2) Montrealske konvencije v povezavi s členom 22(2) te konvencije razlagati tako, da znesek, ki je v zadnjenavedeni določbi določen kot omejitvev odgovornosti letalskega prevoznika v primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude oddane prtljage, za katero ni bila podana posebna izjava o interesu za dostavo v namembni kraj, pomeni zgornjo mejo odškodnine, do katere zadevni potnik nima pravice *ipso iure* in kot pavšalni znesek. Zato mora nacionalno sodišče v okviru te omejitve določiti višino odškodnine, dolgovane potniku, glede na okoliščine obravnavane zadeve.

Drugo vprašanje

- 36 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 17(2) Montrealske konvencije v povezavi s členom 22(2) te konvencije razlagati tako, da določa podrobna pravila za določitev višine odškodnine, ki jo mora letalski prevoznik plačati potniku, čigar oddana prtljaga, za katero ni bila podana posebna izjava o interesu za dostavo v namembni kraj, je bila uničena, izgubljena, poškodovana ali zamujena.
- 37 Opozoriti je treba, da je Sodišče odločilo, da morajo potniki, ki uveljavljajo pravico do odškodnine iz člena 22(2) Montrealske konvencije, pred nacionalnim sodiščem pravno zadostno dokazati vsebino izgubljene prtljage (glej v tem smislu sodbo z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi, C-410/11, EU:C:2012:747, točka 35).
- 38 Ker pa, kot je generalni pravobranilec navedel v točki 32 sklepnih predlogov, niti Montrealska konvencija niti Uredba št. 2027/97, s katero se izvajajo upoštevalne določbe te konvencije v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihovo prtljago, ne določata specifičnih določb v zvezi z dokazovanjem škode, na katero se nanaša ta konvencija, je treba v skladu z načelom procesne avtonomije uporabiti ustrezna pravila nacionalnega prava, kot je med drugim navedeno v uvodni izjavi 18 Uredbe št. 889/2002, v skladu s katero so za pripravo dodatnih določb, ki so morda potrebne za izvajanje tistih točk Montrealske konvencije, ki niso zajete v Uredbi št. 2027/97, odgovorne države članice.
- 39 Iz ustaljene sodne prakse namreč izhaja, da se morajo – če področje na ravni Unije ni urejeno – v nacionalnem pravnem redu vsake države članice določiti pristojna sodišča in postopkovna pravila za pravna sredstva, namenjena varovanju pravic, ki jih imajo posamezniki na podlagi prava Unije. Ta pravila pa ne smejo biti manj ugodna od tistih, ki veljajo za podobna nacionalna pravna sredstva (načelo enakovrednosti), niti ne smejo biti urejena tako, da bi dejansko onemogočila ali pretirano otežila izvrševanje pravic, ki jih podeljuje pravni red Unije (načelo učinkovitosti) (glej v tem smislu zlasti sodbe z dne 16. decembra 1976, Rewe-Zentralfinanz in Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, točka 5; z dne 13. marca 2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, točke 38, 39 in 43, ter z dne 11. septembra 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, točka 30).

- 40 Spoštovanje teh dveh načel je treba preučiti ob upoštevanju položaja zadevnih pravil v celotnem postopku, poteka tega postopka in posebnosti teh pravil pred različnimi nacionalnimi sodišči (glej v tem smislu sodbo z dne 11. septembra 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, točka 31 in navedena sodna praksa).
- 41 Iz zgoraj navedenih preudarkov izhaja, kot je generalni pravobranilec v bistvu poudaril v točkah 35 in 36 sklepnih predlogov, da morajo zadevni potniki v okviru zahtevkov, vloženih na podlagi člena 17(2) in člena 22(2) Montrealske konvencije, pravno zadostno dokazati – zlasti z dokaznimi listinami v zvezi s stroški za nadomestitev vsebine njihove prtljage – škodo, nastalo v primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude te prtljage, pristojna nacionalna sodišča pa morajo na podlagi sodne prakse, omenjene v točkah 39 in 40 te sodbe, preveriti, ali pravila nacionalnega prava, ki se uporabljajo, zlasti v zvezi z dokazovanjem, v praksi ne onemogočajo ali pretirano ne otežujejo uresničevanja pravice do odškodnine, ki jo imajo potniki na podlagi teh določb.
- 42 Zlasti lahko nacionalno sodišče v položaju, v katerem ni nikakršnega dokaza, ki bi ga predložil oškodovani potnik, ki se nanaša na škodo, povzročeno z uničenjem, izgubo, škodo na prtljagi ali zamudo prtljage, pri oceni nastale škode in določitvi zneska odškodnine, ki jo je treba plačati oškodovanemu potniku, upošteva elemente, ki jih je navedlo predložitevno sodišče, kot sta teža izgubljene prtljage in okoliščina, da je do izgube prišlo med potovanjem tja ali potovanjem nazaj. Vendar se ti dokazi ne smejo upoštevati ločeno, ampak skupaj.
- 43 Zlasti v zvezi s težo izgubljene prtljage je treba opozoriti – ker načeloma lahko le prevoznik predloži tak dokaz po oddaji te prtljage – da mora nacionalno sodišče za zagotovitev spoštovanja načela učinkovitosti, če ugotovi, da to, da stranka nosi dokazno breme, lahko onemogoči ali čezmerno oteži predložitev takega dokaza, zlasti ker se to nanaša na dokaze, s katerimi ta stranka ne more razpolagati, uporabiti vsa procesnopravna sredstva, ki jih daje na voljo nacionalno pravo, med katerimi je tudi odreditev potrebnih pripravljalnih ukrepov, skupaj s tem, da ena od strank ali tretji predloži akt ali listino (glej v tem smislu sodbo z dne 7. septembra 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, točka 55).
- 44 Glede na zgornje preudarke je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 17(2) Montrealske konvencije v povezavi s členom 22(2) te konvencije razlagati tako, da mora višino odškodnine, ki jo je treba plačati potniku, čigar oddana prtljaga, za katero ni bila podana posebna izjava o interesu za dostavo v namembni kraj, je bila uničena, izgubljena, poškodovana ali zamujena, določiti nacionalno sodišče v skladu s pravili nacionalnega prava, ki se uporabljajo, zlasti na področju dokazovanja. Ta pravila pa ne smejo biti manj ugodna od tistih, ki veljajo za podobna nacionalna pravna sredstva, niti ne smejo biti urejena tako, da bi dejansko onemogočila ali pretirano otežila izvrševanje pravic, ki so podeljene z Montrealsko konvencijo.

Stroški

- 45 Ker je ta postopek za stranke v postopkih v glavni stvari ena od stopenj v postopkih pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti senat) razsodilo:

- 1. Člen 17(2) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu, ki jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999 in ki je bila v njenem imenu odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001, v povezavi s členom 22(2) te konvencije je treba razlagati tako, da znesek, ki je v zadnjenavedeni določbi določen kot omejitev odgovornosti letalskega prevoznika v primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude oddane prtljage, za katero ni bila podana posebna**

izjava o interesu za dostavo v namembni kraj, pomeni zgornjo mejo odškodnine, do katere zadevni potnik nima pravice *ipso iure* in kot pavšalni znesek. Zato mora nacionalno sodišče v okviru te omejitve določiti višino odškodnine, dolgovane potniku, glede na okoliščine obravnavane zadeve.

- 2. Člen 17(2) Montrealske konvencije v povezavi s členom 22(2) te konvencije je treba razlagati tako, da mora višino odškodnine, ki jo je treba plačati potniku, čigar oddana prtljaga, za katero ni bila podana posebna izjava o interesu za dostavo v namembni kraj, je bila uničena, izgubljena, poškodovana ali zamujena, določiti nacionalno sodišče v skladu s pravili nacionalnega prava, ki se uporabljajo, zlasti na področju dokazovanja. Ta pravila pa ne smejo biti manj ugodna od tistih, ki veljajo za podobna nacionalna pravna sredstva, niti ne smejo biti urejena tako, da bi dejansko onemogočila ali pretirano otežila izvrševanje pravic, ki so podeljene z Montrealsko konvencijo.**

Podpisi