



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 9 juli 2020*

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Montrealkonventionen – Artikel 17.2 – Lufttrafikföretags ansvar för incheckat bagage – Erkänd förlust av incheckat bagage – Rätt till ersättning – Artikel 22.2 – Ansvarsbegränsning för det fall att bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats – Det saknas uppgifter om det förlorade bagaget – Bevisbörd – Medlemsstaternas processuella autonomi – Principerna om likvärdighet och effektivitet”

I mål C-86/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (handelsdomstol nr 9 i Barcelona, Spanien), genom beslut av den 3 december 2018, som inkom till domstolen den 6 februari 2019, i målet

SL

mot

Vueling Airlines SA,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Vilaras, samt domarna S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe och N. Piçarra (referent),

generaladvokat: G. Pitruzzella

justitiesekreterare: första handläggaren M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 15 januari 2020,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- SL, genom A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos och J.C. Siqueira Viana, abogados,
- Vueling Airlines SA, genom J. Fillat Boneta, abogado,
- Tysklands regering, genom J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl och A. Berg, samtliga i egenskap av ombud,
- Nederländernas regering, genom M.K. Bulterman och M.A.M. de Ree, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: spanska.

– Europeiska kommissionen, genom J. Rius och N. Yerrell, båda i egenskap av ombud,
och efter att den 11 mars 2020 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,
följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 17.2 och artikel 22.2 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen), som trädde i kraft i Europeiska unionen den 28 juni 2004.
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan SL och Vueling Airlines SA, ett lufttrafikföretag, angående en begäran om ersättning för ekonomisk och ideell skada som SL lidit till följd av att hennes incheckade bagage förlorats under en flygning som denna transportör genomfört.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

- 3 I tredje stycket i ingressen till Montrealkonventionen anges att de fördragsslutande staterna ”erkänner betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen”.
- 4 I femte stycket i ingressen anges att det ”bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter genom att anta en ny konvention”.
- 5 I artikel 3.3 i Montrealkonventionen föreskrivs följande:
”Transportören skall ge passageraren ett bagagekvitto för varje incheckad bagageenhet.”
- 6 I artikel 17 i nämnda konvention, med rubriken ”Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage”, anges följande:
”...
2. Transportören ansvarar om incheckat bagage förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård. ...
3. Om transportören erkänner att incheckat bagage har förlorats eller om det incheckade bagaget inte har kommit fram inom tjugoen dagar efter den dag då det skulle ha anlänt, har passageraren rätt att göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.
4. Om inget annat anges, avses i denna konvention med ’bagage’ både incheckat bagage och handbagage.”

- 7 I artikel 22 i Montrealkonventionen, med rubriken ”Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods”, föreskrivs följande i punkt 2:

”Vid transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare, om inte passageraren, när det incheckade bagaget överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av att bagaget avlämnas på destinationsorten.”

- 8 I enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 24 i Montrealkonventionen begränsas ansvaret enligt artikel 22.2 till 1 131 särskilda dragningsrätter per passagerare för skador på bagage som inträffat efter den 30 december 2009. Detta belopp höjdes till 1 288 särskilda dragningsrätter från och med den 28 december 2019.

Unionsrätt

- 9 Sedan Montrealkonventionen undertecknats ändrades rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage (EGT L 285, 1997, s. 1) genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 (EGT L 140, 2002, s. 2) (nedan kallad förordning nr 2027/97).

- 10 I skälen 12 och 18 i förordning nr 889/2002 anges följande:

”(12) Enhetliga gränser för skadeståndsansvar vid förlust, skada eller förstörelse av bagage samt för skador som orsakats av förseningar, vilka gränser tillämpas för alla resor som görs med [unionslufttrafikföretag], kommer att säkerställa enkla och tydliga regler för både passagerare och flygbolag samt göra det möjligt för passagerare att avgöra när tilläggförsäkring är nödvändig.

...

(18) I den mån som ytterligare regler krävs för att genomföra Montrealkonventionen på de punkter som inte omfattas av förordning (EG) nr 2027/97, åligger det medlemsstaterna att fastställa sådana bestämmelser.”

- 11 I artikel 1 i förordning nr 2027/97 föreskrivs följande:

”Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och i densamma fastställs vissa tilläggsbestämmelser. Genom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat.”

- 12 I artikel 3.1 i denna förordning anges följande:

”Ett [EU-lufttrafikföretags] skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 13 Den 18 september 2017 reste SL med en flygning som genomfördes av Vueling Airlines från Ibiza (Spanien) till Fuerteventura (Spanien), med mellanlandning i Barcelona (Spanien). Hon checkade in sitt bagage hos detta lufttrafikföretag.
- 14 Flygningen förlöpte normalt, men SL upptäckte vid ankomsten att hennes bagage inte hade kommit fram till destinationsorten. Hon framställde således ett klagomål mot Vueling Airlines.
- 15 Den 11 december 2017 väckte hon talan mot Vueling Airlines vid Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (handelsdomstol nr 9 i Barcelona, Spanien), med yrkande om ersättning motsvarande det maximala beloppet om 1 131 särskilda dragningsrätter enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen, som kompensation för den ekonomiska och ideella skada som hon lidit till följd av förlusten av bagaget. Till stöd för sitt yrkande gjorde SL gällande att förlust av bagage är den allvarligaste formen av skada på bagage enligt denna bestämmelse.
- 16 Vueling Airlines medgav att bagaget inte hade återfunnits. Vueling Airlines invände däremot mot att betala det maximala ersättningsbelopp som föreskrivs i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, och erbjöd endast 250 euro som ersättning för den ekonomiska och ideella skada som förlusten av bagaget inneburit. Lufttrafikföretaget hävdade att SL inte hade lämnat några uppgifter om bagagets innehåll, dess värde eller vikt, och hon hade inte heller ingett några kvitton som kunde styrka de inköp hon gjort för att ersätta bagagets innehåll. Vueling Airlines ansåg att sådana uppgifter krävs för att passageraren ska kunna bevisa att vederbörande har rätt att beviljas den maximala ersättning som föreskrivs i artikel 22.2 i Montrealkonventionen.
- 17 Den hänskjutande domstolen har uppgett att det förekommer skillnader i nationell praxis beträffande tolkningen av artikel 17.2 och artikel 22.2 i Montrealkonventionen. När förlusten av bagaget är erkänd beviljar vissa domstolar det maximala ersättningsbeloppet enligt sistnämnda bestämmelse, eftersom det rör sig om den allvarligaste formen av skada på bagage bland de som anges i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, utan att passageraren måste åberopa eller förete ytterligare bevis i detta avseende. Andra domstolar anser däremot att det ersättningsbelopp som ska utgå till passageraren vid förlust av dennes bagage ska fastställas av domstolen mot bakgrund av de bevis som lagts fram, varvid den skadelidande, medelst lagenliga bevismedel, måste styrka de skador som vederbörande påstår sig ha lidit.
- 18 Mot denna bakgrund beslutade Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (handelsdomstol nr 9 i Barcelona) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till EU-domstolen:

”För det fall att förlusten av en resväska är erkänd, ska flygbolaget då under alla omständigheter bevilja passageraren ersättning med det maximala ersättningsbeloppet 1 131 särskilda dragningsrätter, eftersom det rör sig om den allvarligaste formen av skada bland de som avses i artikel 17.2 och artikel 22.2 i Montrealkonventionen, eller är detta ett maximalt ersättningsbelopp som domstolen, även om resväskan har förlorats, får jämka med beaktande av omständigheterna kring förlusten, med följden att 1 131 särskilda dragningsrätter endast ska utgå om passageraren medelst något lagenligt bevismedel kan styrka att värdet av de föremål och personliga tillhörigheter som fanns i det incheckade bagaget, samt de föremål och tillhörigheter som passageraren varit tvungen att införskaffa för att ersätta de som förlorats, motsvarar detta maximala belopp, eller kan domstolen i avsaknad av sådan bevisning även beakta andra faktorer – såsom hur mycket resväskan vägde –, eller – för att uppskattade den ideella skada som uppstått till följd av den olägenhet som förlusten av bagaget medfört – om förlusten skedde under utresan eller hemresan?”

Tolkningsfrågan

Huruvida tolkningsfrågan kan tas upp till prövning

- 19 Vueling Airlines har gjort gällande att förevarande begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till prövning, eftersom svaret på frågan angående tolkningen av artikel 17.2 och artikel 22.2 i Montrealkonventionen kan utläsas med klarhet ur EU-domstolens praxis, däribland domen av den 6 maj 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), och inte ger upphov till rimligt tvivel.
- 20 Det följer av EU-domstolens fasta praxis att det, inom ramen för det samarbete mellan EU-domstolen och de nationella domstolarna som införts genom artikel 267 FEUF, ankommer uteslutande på den nationella domstolen, vid vilken målet anhängiggjorts och vilken har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i målet bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till EU-domstolen. När de frågor som ställts avser tolkningen av unionsrätten, som Montrealkonventionen utgör en del utav (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 19 och 20, och dom av den 12 april 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punkterna 19 och 20), är EU-domstolen således i princip skyldig att meddela ett förhandsavgörande (se, bland annat, dom av den 19 november 2019, A.K m.fl. (Oavhängigheten hos avdelningen för disciplinära mål vid Högsta domstolen), C-585/18, C-624/18 och C-625/18, EU:C:2019:982, punkt 97, och dom av den 19 december 2019 Junqueras Vies, C-502/19, EU:C:2019:1115, punkt 55 och där angiven rättspraxis).
- 21 Härav följer att nationella domstolars frågor om tolkningen av unionsrätten presumeras vara relevanta. Dessa frågor ställs mot bakgrund av den beskrivning av omständigheterna i målet och tillämplig lagstiftning som den nationella domstolen på eget ansvar har lämnat och vars riktighet det inte ankommer på EU-domstolen att pröva. En begäran från en nationell domstol kan bara avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 46, och dom av den 24 oktober 2018, XC m.fl., C-234/17, EU:C:2018:853, punkt 16 och där angiven rättspraxis).
- 22 Det är på intet sätt otillåtet för en nationell domstol att ställa en sådan tolkningsfråga till EU-domstolen som en av parterna i det nationella målet anser inte ger upphov till något rimligt tvivel. Även om så vore fallet innebär det inte att frågan ska avvisas (dom av den 1 december 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punkterna 64 och 65).
- 23 Härav följer att Vueling Airlines inte kan vinna framgång med sitt argument att begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till prövning, och den fråga som den hänskjutande domstolen ställt ska således besvaras.

Prövning i sak

Inledande synpunkter

- 24 Det ska inledningsvis påpekas att den hänskjutande domstolens fråga i själva verket omfattar två frågor. Den första frågan är huruvida den ersättning som enligt artikel 17.2, jämförd med artikel 22.2, i Montrealkonventionen, ska utgå till en passagerare som har förlorat sitt bagage någon gång under den tid då bagaget var i transportörens vård – men passageraren inte har gjort en särskild förklaring om

det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten – är en schablonersättning eller ej. Den andra frågan avser hur beloppet för denna ersättning ska beräknas för det fall att det belopp som anges i artikel 22.2 i Montrealkonventionen inte utgör ett schablonbelopp som ska utgå per automatik.

- 25 Var och en av dessa frågor kommer således att prövas nedan.
- 26 I detta avseende erinrar domstolen om att det av artikel 3.1 i förordning nr 2027/97 framgår att EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för ett sådant skadeståndsansvar (dom av den 6 maj 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 18, och dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 29).
- 27 Det följer även av fast rättspraxis att enligt allmän internationell rätt – som unionen är bunden av och såsom den kodifierats genom artikel 31 i Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969 (*Förenta nationernas fördragssamling*, volym 1155, s. 331) – ska bestämmelserna i en internationell traktat, såsom Montrealkonventionen, tolkas ärligt i överensstämmelse med den gängse meningen av traktatens uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrund av traktatens ändamål och syfte (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 23, dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, punkterna 20–22, och dom av den 19 december 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punkt 31).

Den första frågan

- 28 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 17.2, jämförd med artikel 22.2, i Montrealkonventionen ska tolkas så, att för det fall att incheckat bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats, men passageraren inte har gjort en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, utgör det belopp som enligt sistnämnda bestämmelse ska utgå i enlighet med lufttrafikföretagets begränsade ansvar ett maximibelopp, eller tvärtom ett schablonbelopp som per automatik ska utgå till passageraren.
- 29 Enligt artikel 17.2 i Montrealkonventionen är transportören ansvarig för sådana skador som uppstår på grund av att incheckat bagage förstörts, förlorats eller skadats, ”under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård” (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkt 32, och dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, punkterna 25 och 26). Följaktligen innehåller denna bestämmelse endast de villkor under vilka lufttrafikpassagerare har rätt till ersättning när deras incheckade bagage förstörts, förlorats eller skadats.
- 30 Gällande artikel 22.2 i Montrealkonventionen har domstolen slagit fast dels att för det fall bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats under transporten av bagaget är lufttrafikföretagets ansvar, från den 30 december 2009 till den 28 december 2019, ”begränsat” till 1 131 särskilda dragningsrätter per passagerare, dels att den begränsning som föreskrivs i denna bestämmelse utgör en maximigräns för ersättningen, som således inte kan erhållas automatiskt och schablonmässigt av en passagerare som förlorat sitt bagage (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, punkt 34).
- 31 Domstolen har även funnit att den ansvarsbegränsning som föreskrivs i artikel 22.2 i Montrealkonventionen ska tillämpas på den orsakade skadan i dess helhet, oavsett i vilken utsträckning det rör sig om en ekonomisk skada eller ideell skada. I detta avseende har domstolen slagit fast att den omständigheten att passageraren enligt den sista delen av denna bestämmelse har möjlighet, när det incheckade bagaget överlämnas till transportören, att göra en särskild förklaring om

det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, bekräftar att begränsningen av lufttrafikföretagets ansvar för skada som uppstår på grund av förlorat bagage utgör en absolut gräns som omfattar såväl ideell som ekonomisk skada, såvida inte en särskild intresseförklaring gjorts (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 maj 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punkterna 37 och 38).

- 32 Det framgår för övrigt av förarbetena till Montrealkonventionen att de belopp som förekommer i den bestämmelse i utkastet som sedermera blev artikel 22.2 i konventionen ansågs utgöra maximibelopp och inte schablonbelopp som skulle utgå per automatik till skadelidande personer. Trots att denna tolkning hade kunnat framgå med större tydlighet om ett uttryck såsom ”inte får överskrida” hade valts, beslutade man att behålla uttrycket ”begränsat”, eftersom det regelbundet förekommer i den rättspraxis som utvecklats med avseende på konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (Nationernas förbund - *Fördragssamling*, volym CXXXVII, s. 12), vilken ersattes av Montrealkonventionen (sammanträdesprotokoll från 12:e plenarsammanträdet av den 25 maj 1999, *Internationell konferens om luftfartsrätt*, Montreal 10–28 maj 1999, volym I, sammanträdesprotokoll).
- 33 I detta sammanhang ska det även preciseras att det inte framgår av vare sig artikel 17.2 eller artikel 22.2 i Montrealkonventionen att förlust av bagage ska anses vara den allvarligaste formen av skada på bagage, så att ersättning motsvarande det belopp som anges i sistnämnda bestämmelse ska utgå per automatik till en skadelidande passagerare endast på grund av att förlusten har erkänts. I dessa bestämmelser anges nämligen endast i vilka fall lufttrafikföretaget ska hållas ansvarigt för skador som inträffat under transport av bagage, upp till den gräns som anges artikel 22.2 i Montrealkonventionen, utan att för den skull uppställa någon inbördes ordning mellan dessa fall beroende på hur allvarlig den aktuella skadan är.
- 34 Härav följer att den ersättning som ett lufttrafikföretag är skyldigt att utge till en passagerare när dennes incheckade bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats, men passageraren inte har gjort en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, ska fastställas upp till det maximibelopp som anges i artikel 22.2 i Montrealkonventionen med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet.
- 35 Mot bakgrund av ovanstående överväganden ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 17.2, jämförd med artikel 22.2, i Montrealkonventionen ska tolkas så, att för det fall att incheckat bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats, men passageraren inte har gjort en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, utgör det belopp som enligt sistnämnda bestämmelse ska utgå i enlighet med lufttrafikföretagets begränsade ansvar ett maximibelopp, och inte ett schablonbelopp som per automatik ska utgå till passageraren. Det ankommer således på den nationella domstolen att fastställa ersättningsbeloppet, upp till detta maximibelopp, med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet.

Den andra frågan

- 36 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 17.2, jämförd med artikel 22.2, i Montrealkonventionen ska tolkas så, att förstnämnda bestämmelse anger hur det ersättningsbelopp som ett lufttrafikföretag ska utge till en passagerare vars bagage har förstörts, förlorats, skadats eller försenats, men som inte har gjort en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, ska fastställas.
- 37 Det ska härvidlag erinras om att domstolen har slagit fast att för att kunna erhålla den ersättning som avses i artikel 22.2 i Montrealkonventionen, ankommer det på de berörda passagerarna att styrka att det förlorade bagaget hade ett visst innehåll (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 november 2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, punkt 35).

- 38 Sålös generaladvokaten har påpekat i punkt 32 i sitt förslag till avgörande innehåller varken Montrealkonventionen eller förordning nr 2027/97, som genomför konventionens relevanta bestämmelser om lufttransport av passagerare och deras bagage, några specifika bestämmelser angående vilka bevis som måste förelbringas beträffande de skador som omfattas av denna konvention. I enlighet med principen om processuell autonomi ska följaktligen relevanta nationella bestämmelser tillämpas, vilket även styrks av skäl 18 i förordning nr 889/2002, vari det föreskrivs att i den mån som ytterligare regler krävs för att genomföra Montrealkonventionen på de punkter som inte omfattas av förordning nr 2027/97 åligger det medlemsstaterna att fastställa sådana bestämmelser.
- 39 Det följer nämligen av fast rättspraxis att i avsaknad av unionsbestämmelser på området ankommer det på varje medlemsstat att i sin rättsordning ange vilka domstolar som är behöriga och fastställa de processuella regler som gäller för talan som syftar till att säkerställa skyddet av de rättigheter som enskilda har till följd av unionsrätten. Dessa regler får emellertid varken vara mindre förmånliga än dem som avser liknande talan som grundas på nationell rätt (likvärdighetsprincipen) eller medföra att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt att utöva de rättigheter som följer av unionens rättsordning (effektivitetsprincipen) (se, för ett liknande resonemang, dom av den 16 december 1976, Rewe-Zentralfinanz och Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, punkt 5, dom av den 13 mars 2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, punkterna 38, 39 och 43, och dom av den 11 september 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, punkt 30).
- 40 Huruvida dessa krav är uppfyllda ska bedömas med beaktande av de aktuella bestämmelsernas funktion i förfarandet som helhet vid de olika nationella domstolarna samt med beaktande av hur förfarandet är utformat och bestämmelsernas särdrag (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 september 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, punkt 31 och där angiven rättspraxis).
- 41 I likhet med vad generaladvokaten har påpekat i punkterna 35 och 36 i sitt förslag till avgörande, framgår det av ovanstående överväganden att det inom ramen för en talan som väckts med stöd av artikel 17.2 och artikel 22.2 i Montrealkonventionen ankommer på de berörda passagerarna att styrka, bland annat medelst skriftliga bevis för de kostnader de haft för att ersätta innehållet i det förlorade bagaget, den skada eller de skador de lidit till följd av att bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats. Det ankommer också på de behöriga nationella domstolarna att, i enlighet med den rättspraxis som det erinrats om i punkterna 39 och 40 ovan, kontrollera att tillämpliga nationella bestämmelser, bland annat i fråga om bevisning, inte medför att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt för passagerare att utöva sin rätt till ersättning enligt artikel 17.2 och artikel 22.2 i Montrealkonventionen.
- 42 I en situation där den skadelidande passageraren inte har förelbringat någon som helst bevisning beträffande den eller de skador som vederbörande har åsamkats till följd av att dennes bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats, kan de omständigheter som den hänskjutande domstolen uppgett – såsom det förlorade bagagets vikt och huruvida förlusten inträffade i samband med utresan eller hemresan – tas i beaktande av den nationella domstolen, för att bedöma den eller de uppkomna skadorna och fastställa beloppet av den ersättning som ska utgå till den skadelidande passageraren. Dessa omständigheter ska dock inte betraktas isolerat, utan som en helhet.
- 43 Vad särskilt gäller det förlorade bagagets vikt, ska det erinras om att eftersom det i princip endast är transportören som kan förelte något bevis i detta avseende, efter incheckningen av bagaget, och för det fall att den nationella domstolen finner att det är omöjligt eller orimligt svårt för den ena parten att fullgöra sin bevisbörda beträffande bagagets vikt, särskilt på grund av att bevisningen avser uppgifter som parten i fråga omöjligen kan förfoga över, är den domstolen enligt effektivitetsprincipen skyldig att använda sig av samtliga processrättsliga medel som står till dess förfogande enligt den nationella rätten, däribland möjligheten att förordna om nödvändiga åtgärder för bevisupptagning, såsom att förelägga en part eller tredje man att förelte en rättsakt eller annan handling (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 september 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, punkt 55).

- 44 Mot bakgrund av ovanstående överväganden ska den andra frågan besvaras enligt följande. Artikel 17.2, jämförd med artikel 22.2, i Montrealkonventionen ska tolkas så, att för det fall att incheckat bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats, men passageraren inte har gjort en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, ska det ersättningsbelopp som lufttrafikföretaget ska utge fastställas av den nationella domstolen i enlighet med tillämpliga nationella bestämmelser, bland annat i fråga om bevisning. Dessa bestämmelser får emellertid varken vara mindre förmånliga än dem som avser liknande talan som grundas på nationell rätt eller medföra att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt att utöva de rättigheter som följer av Montrealkonventionen.

Rättegångskostnader

- 45 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

- 1) **Artikel 17.2, jämförd med artikel 22.2, i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001, ska tolkas så, att för det fall att incheckat bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats, men passageraren inte har gjort en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, utgör det belopp som enligt sistnämnda bestämmelse ska utgå i enlighet med lufttrafikföretagets begränsade ansvar ett maximibelopp, och inte ett schablonbelopp som per automatik ska utgå till passageraren. Det ankommer således på den nationella domstolen att fastställa ersättningsbeloppet, upp till detta maximibelopp, med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet.**
- 2) **Artikel 17.2, jämförd med artikel 22.2, i Montrealkonventionen ska tolkas så, att för det fall att incheckat bagage förstörts, förlorats, skadats eller försenats, men passageraren inte har gjort en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, ska det ersättningsbelopp som lufttrafikföretaget utge fastställas av den nationella domstolen i enlighet med tillämpliga nationella bestämmelser, bland annat i fråga om bevisning. Dessa bestämmelser får emellertid varken vara mindre förmånliga än dem som avser liknande talan som grundas på nationell rätt eller medföra att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt att utöva de rättigheter som följer av Montrealkonventionen.**

Underskrifter