

WALZ

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

6. května 2010*

Ve věci C-63/09,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Španělsko) ze dne 20. ledna 2009, došlým Soudnímu dvoru dne 13. února 2009, v řízení

Axel Walz

proti

Clickair SA,

* Jednací jazyk: španělština.

SODNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (zpravodaj) a D. Šváby, soudci,

generální advokát: J. Mazák,
vedoucí soudní kanceláře: M. Ferreira, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 10. prosince 2009,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za A. Walze J.-P. Mascaray Martím, abogado,

- za Clickair SA E. Rodés Casas, procuradora, a I. Soca Torresem, abogado,

- za Evropskou komisi L. Lozano Palacios a K. Simonssonem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 26. ledna 2010,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 22 odst. 2 úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, podepsané Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválené jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. L 194, s. 39; Zvl. vyd. 07/05, s. 491, dále jen „Montrealská úmluva“).

- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi A. Walzem, cestujícím letecké společnosti Clickair SA (dále jen „Clickair“), a touto společností, ve věci náhrady škody vzniklé v důsledku ztráty odbavených zavazadel při letecké dopravě, kterou prováděla tato společnost.

Právní rámec

Právní úprava Unie

- 3 Článek 1 nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. L 285, s.1), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. L 140, s. 2, dále jen „nařízení č. 2027/97“), stanoví:

„Toto nařízení provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel, a stanoví určitá doplňující ustanovení [...]“.

- 4 Článek 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 stanoví:

„Odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.“

Montrealská úmluva

- 5 Třetí pododstavec preambule Montrealské úmluvy uvádí, že státy, které jsou smluvními stranami této dohody, „uzn[ávají] význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“.

- 6 Pátý pododstavec uvedené preambule stanoví:

„[...] společný krok států k další harmonizaci a kodifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu formou nové úmluvy je nejvhodnějším prostředkem pro dosažení spravedlivého vyvážení zájmů [...].“

- 7 Kapitola III Montrealské úmluvy nese nadpis: „Odpovědnost dopravce a rozsah náhrad škody“.

- 8 Článek 17 této úmluvy, nadepsaný „Smrt a zranění cestujících — škoda na zavazadlech“, stanoví:

„1 Dopravce odpovídá za škody následkem smrti nebo zranění cestujícího, pokud k nehodě, která způsobila smrt nebo zranění, došlo na palubě letadla nebo během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj.

2. Dopravce odpovídá za škody vzniklé zničením, ztrátou nebo poškozením zavazadel podaných k přepravě [odbavených zavazadel], pouze pokud událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo poškození, nastala na palubě letadla nebo v době, kdy bylo zavazadlo podané k přepravě [odbavené zavazadlo] v péči dopravce. Dopravce však neodpovídá za rozsah škody, která vznikla v důsledku skryté závady, vlastnosti nebo vady zavazadla. Za zavazadla nepodaná k přepravě [neodbavená zavazadla] včetně osobních věcí odpovídá dopravce pouze tehdy, pokud k poškození došlo jeho chybou nebo chybou jeho zaměstnanců nebo zprostředkovatelů.

[...]“

- 9 Článek 22 uvedené úmluvy stanoví „meze odpovědnosti za zpoždění, zavazadla a dopravovaný náklad“ následovně:

„[...]

2. Při přepravě zavazadel je odpovědnost dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění dodávky omezena na 1 000 zvláštních práv čerpání pro každého cestujícího, pokud cestující při podávání zavazadla dopravci neučiní zvláštní prohlášení o významu jeho dodání do místa určení a nezplatí dodatečný příplatek, pokud byl o to požádán. V tom případě je dopravce povinen zaplatit částku, která nepřevyšuje deklarovanou částku, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší, než je skutečný zájem cestujícího na dodání zavazadla do místa určení.

[...]“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

- 10 Dne 14. dubna 2008 podal A. Walz proti společnosti Clickair žalobu, kterou se domáhal, aby byla této společnosti uložena povinnost nahradit mu škodu vzniklou ztrátou odbavených zavazadel v rámci letecké dopravy provedené touto společností z Barcelony (Španělsko) do Porta (Portugalsko).
- 11 Axel Walz požaduje náhradu škody v celkové výši 3 200 eur, z nichž 2 700 eur odpovídá hodnotě ztracených zavazadel a 500 eur nemajetkové újmě způsobené touto ztrátou.
- 12 Společnost Clickair zamítla žádost A. Walze, přičemž zejména tvrdila, že požadovaná náhrada škody překračuje mez odpovědnosti za ztrátu zavazadel, tedy 1 000 ZPČ, stanovenou v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy.
- 13 Vzhledem k tomu, že spor vznikl ohledně podmínek provádění letecké dopravy zajišťované dopravcem Evropské unie mezi dvěma městy, která se nacházejí v různých členských státech, Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona, jemuž byl tento spor předložen, použil nařízení č. 2027/97.
- 14 Výše zmíněný soud v této souvislosti uvedl, že u odpovědnosti dopravců Unie, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel na území Unie, se nařízení č. 2027/97 omezuje na provádění příslušných ustanovení Montrealské úmluvy. V důsledku toho se zabýval otázkou, jak je třeba vykládat některá z těchto ustanovení, mezi něž patří čl. 22 odst. 2 této úmluvy, který stanoví mez odpovědnosti leteckých dopravců za ztrátu zavazadel.

- 15 V tomto ohledu předkládající soud poukazuje na judikaturu Audiencia Provincial de Barcelona. V rozsudku vydaném dne 2. července 2008 měl totiž tento soud za to, že výše uvedená mez nezahrnuje společně jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu, ale že majetková újma podléhá tomuto omezení ve výši 1 000 ZPČ a nemajetková újma podléhá dalšímu omezení ve stejné výši 1 000 ZPČ, takže celková mez vyplývající ze součtu majetkové a nemajetkové újmy činí 2 000 ZPČ.
- 16 Předkládající soud, který nesdílí tento výklad, se však rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Zahrnuje mez odpovědnosti, na kterou odkazuje čl. 22 odst. 2 [Montrealské] úmluvy, jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu způsobenou ztrátou zavazadla?“

K předběžné otázce

- 17 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda pojem „újma“, který tvoří podklad čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, jenž stanoví mez odpovědnosti leteckého dopravce za škodu vzniklou zejména v důsledku ztráty zavazadel, musí být vykládán tak, že zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu.
- 18 Úvodem je třeba připomenout, že nařízení č. 2027/97, které se uplatní v projednávaném případě, u odpovědnosti dopravců Unie, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel na území Unie, provádí příslušná ustanovení Montrealské

úmluvy. Konkrétně z čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení vyplývá, že odpovědnost leteckých dopravců Unie, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost. Předkládající soud proto žádá o výklad příslušných ustanovení této úmluvy.

- 19 Montrealská úmluva, která byla podepsána Společenstvím dne 9. prosince 1999 na základě čl. 300 odst. 2 ES, byla jeho jménem schválena rozhodnutím 2001/539 a, pokud jde o Společenství, vstoupila v platnost dne 28. června 2004.
- 20 Vzhledem k tomu, že ustanovení této úmluvy tvoří od jejího vstupu v platnost nedílnou součást právního řádu Unie, Soudní dvůr má pravomoc rozhodovat o předběžných otázkách týkajících se jejího výkladu (obdobně viz rozsudek ze dne 30. dubna 1974, Haegeman, 181/73, Recueil, s. 449, body 2, 4 a 5, a v souvislosti s Montrealskou úmluvou rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 36 a ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 28).
- 21 Jelikož Montrealská úmluva neobsahuje žádnou definici pojmů „újma“ a „škoda“, je třeba nejprve zdůraznit, že s ohledem na cíl uvedené úmluvy, kterým je sjednotit pravidla mezinárodní letecké dopravy, se těmto pojmům musí dostat jednotného a autonomního výkladu, bez ohledu na jejich různé významy ve vnitrostátním právu států, které jsou smluvními stranami této úmluvy.
- 22 Za těchto podmínek je třeba vykládat pojmy „újma“ a „škoda“, obsažené v mezinárodní úmluvě, podle pravidel výkladu stanovených obecným mezinárodním právem, která jsou pro Unii závazná.

- 23 V tomto ohledu článek 31 úmluvy o smluvním právu podepsané ve Vídni dne 23. května 1969, který kodifikuje pravidla obecného mezinárodního práva, stanoví, že smlouva musí být vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k jejímu předmětu a účelu (v tomto smyslu viz zejména posudek 1/91 ze dne 14. prosince 1991, Recueil, s. I-6079, bod 14, jakož i rozsudky ze dne 1. července 1993, *Metalsa*, C-312/91, Recueil, s. I-3751, bod 12; ze dne 2. března 1999, *Eddline El-Yassini*, C-416/96, Recueil, s. I-1209, bod 47 a ze dne 20. listopadu 2001, *Jany* a další, C-268/99, Recueil, s. I-8615, bod 35).
- 24 Je nutno nejprve upřesnit, že pojem „škoda [újma]“, který je uveden jak v nadpisu kapitoly III, tak v odstavci 1 článku 17 Montrealské úmluvy, je třeba pro účely výkladu této úmluvy považovat za synonymum pojmu „škoda“, který je uveden v nadpisu a v odstavci 2 článku 17 uvedené úmluvy. Z ostatních závazných jazykových znění Montrealské úmluvy totiž vyplývá, že totožný pojem („daño“ ve španělské verzi; „damage“ v anglické verzi) se užívá zaměnitelně k označení jak „újmy“, tak „škody“ ve smyslu francouzské verze této úmluvy. Krom toho, ačkoli ruská verze uvedené úmluvy, vedle francouzské verze, používá dva pojmy, a sice „вред“ (škoda) a „повреждение“ (poškození), je třeba pro účely výkladu téže úmluvy považovat tyto dva pojmy, které mají společný kořen a jež jsou používány zaměnitelně, za synonyma.
- 25 Pokud jde dále o kontext, ve kterém je uveden pojem „újma“ v článku 17 Montrealské úmluvy, je třeba zdůraznit, jak bylo uvedeno v předcházejícím bodě tohoto rozsudku, že se tento pojem vyskytuje také v samotném nadpisu kapitoly III této úmluvy, již je uvedené ustanovení součástí. Vzhledem k tomu, že uvedená úmluva nestanoví jinak, musí mít tudíž tento pojem totožný význam všude, kde se v rámci této kapitoly používá.
- 26 Krom toho článek 22 Montrealské úmluvy, který je sám součástí uvedené kapitoly III a tedy příslušného kontextu, omezuje odpovědnost dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění dodávky zavazadel, což znamená, že povaha újmy způsobené cestujícím je v tomto ohledu bezvýznamná.

- 27 Konečně za účelem upřesnění obvyklého významu pojmů „újma“ a „škoda“ podle výkladového pravidla uvedeného v bodě 23 tohoto rozsudku je třeba připomenout, že existuje pojem „škoda“, který nevychází z mezinárodních smluv a který je společný pro všechny podsystémy mezinárodního práva. Podle čl. 31 odst. 2 článků o odpovědnosti států za jednání, která jsou v rozporu s mezinárodním právem veřejným, vypracovaných Komisí OSN pro mezinárodní právo a které Valné shromáždění uvedené organizace vzalo na vědomí rezolucí 56/83 ze dne 12. prosince 2001, „[ú]jma zahrnuje obě složky, jak majetkovou, tak nemajetkovou [...]“.
- 28 O těchto dvou aspektech pojmu „škoda“, jaké vyplývají z výše uvedeného ustanovení, jehož cílem je v tomto ohledu právě kodifikovat současný stav obecného mezinárodního práva, lze z tohoto důvodu mít za to, že společně vyjadřují obvyklý význam, který je třeba přisuzovat tomuto pojmu v mezinárodním právu. Krom toho je třeba uvést, že z Montrealské úmluvy nijak nevyplývá, že by smluvní státy měly v úmyslu přiznat pojmu „škoda“ v rámci harmonizovaného režimu odpovědnosti soukromého mezinárodního leteckého práva zvláštní význam, a odchýlit se tak od jeho obvyklého významu. Pojem „škoda“, jaký vyplývá z obecného mezinárodního práva, se tedy podle čl. 31 odst. 3 písm. c) výše uvedené úmluvy o smluvním právu uplatní i nadále ve vztazích mezi smluvními stranami Montrealské úmluvy.
- 29 Z toho plyne, že pojmy „újma“ a „škoda“, uvedené v kapitole III Montrealské úmluvy, musejí být chápány tak, že zahrnují složku jak majetkovou, tak nemajetkovou.
- 30 Tento závěr podporují i cíle, jež vedly k přijetí Montrealské úmluvy.
- 31 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle třetího pododstavce preambule Montrealské úmluvy se státy, které jsou smluvními stranami této úmluvy, uznávajíce „význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě

a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“, rozhodly stanovit režim objektivní odpovědnosti leteckých dopravců.

- 32 Pokud jde konkrétněji o škody vzniklé v důsledku zničení, ztráty nebo poškození odbavených zavazadel, dopravce podle čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy odpovídá za tyto škody, „pouze pokud událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo poškození, nastala na palubě letadla nebo v době, kdy bylo zavazadlo podané k přepravě [odbavené zavazadlo] v péči dopravce“.
- 33 Takový režim objektivní odpovědnosti nicméně implikuje, jak ostatně vyplývá z páteho pododstavce preambule Montrealské úmluvy, že má být zachováno „spravedlivé vyvážení zájmů“, zejména pokud jde o zájmy leteckých dopravců a cestujících.
- 34 Za účelem zachování takového vyvážení se smluvní státy dohodly, že v určitých případech, zejména podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy v případě zničení, ztráty poškození nebo zpoždění dodávky odbavených zavazadel, omezí povinnost odpovědnosti leteckých dopravců. Omezení náhrady škody z toho vyplývající se musí uplatnit „na každého cestujícího“.
- 35 Z toho plyne, že výše uvedené „spravedlivé vyvážení zájmů“ vyžaduje, aby v různých případech, kdy je dopravce podle kapitoly III Montrealské úmluvy odpovědný, byly dány jasné meze náhrady škody v souvislosti s celkovou újmou vzniklou každému cestujícímu v každém z těchto případů, bez ohledu na povahu újmy jemu způsobené.

- 36 Takto koncipované omezení náhrady škody totiž umožňuje cestujícím dosáhnout snadného a rychlého odškodnění, aniž by bylo na letecké dopravce kladeno velmi těžké, obtížně určitelné a vyčíslitelné břemeno náhrad, které by mohlo ohrozit, či dokonce ochromit jejich hospodářskou činnost.
- 37 Z toho vyplývá, že se jednotlivá omezení náhrady škody uvedená v kapitole III Montrealské úmluvy, včetně omezení stanoveného v čl. 22 odst. 2 této úmluvy, musí vztahovat na celkovou způsobenou újmu, bez ohledu na to, zda je majetkové, či nemajetkové povahy.
- 38 Krom toho čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy stanoví možnost, aby cestující při podávání zavazadla dopravci učinil zvláštní prohlášení o významu jeho dodání do místa určení. Tato možnost potvrzuje, že mez odpovědnosti leteckých dopravců za újmu vzniklou v důsledku ztráty zavazadel, stanovená v uvedeném článku, je, neexistuje-li žádné prohlášení, absolutní mezí, která zahrnuje jak nemajetkovou, tak majetkovou újmu.
- 39 S ohledem na výše uvedené je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že pojem „újma“, který tvoří podklad čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, jenž stanoví mez odpovědnosti leteckého dopravce za újmu vzniklou zejména v důsledku ztráty zavazadel, musí být vykládán tak, že zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu.

K nákladům řízení

- ⁴⁰ Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

Pojem „újma“, který tvoří podklad čl. 22 odst. 2 úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, jenž stanoví mez odpovědnosti leteckého dopravce za újmu vzniklou zejména v důsledku ztráty zavazadel, musí být vykládán tak, že zahrnuje jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu.

Podpisy.