



## Sbírka soudních rozhodnutí

Věc C-429/14

**Air Baltic Corporation AS**

v.

**Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba**

(žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, podaná Lietuvos Aukščiausiasis Teismas)

„Řízení o předběžné otázce — Letecká doprava — Montrealská úmluva — Články 19, 22 a 29 —  
Odpovědnost leteckého dopravce v případě zpoždění v mezinárodní přepravě cestujících —  
Přepravní smlouva uzavřená zaměstnavatelem cestujících — Škoda způsobená zpožděním — Škoda  
vzniklá zaměstnavateli“

Shrnutí – rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 17. února 2016

1. *Mezinárodní dohody — Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu — Výklad — Pravomoc Soudního dvora vykládat ustanovení uvedené úmluvy*

*(Montrealská úmluva z roku 1999)*

2. *Doprava — Letecká doprava — Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu — Spotřebitelé v letecké dopravě — Pojem — Neexistence shody s pojmem cestující*

*(Montrealská úmluva z roku 1999, čl. 1 odst. 1)*

3. *Doprava — Letecká doprava — Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu — Odpovědnost leteckého dopravce v případě zpoždění v mezinárodní přepravě cestujících — Přepravní smlouva uzavřená mezi leteckým dopravcem a zaměstnavatelem cestujících — Nárok zaměstnavatele na náhradu škody — Přípustnost — Rozsah*

*(Montrealská úmluva z roku 1999, čl. 1 odst. 2, čl. 3 odst. 5, články 19, 22, 25 a 29 a čl. 33 odst. 1)*

1. Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999, byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a poté dne 5. dubna 2001 schválena jeho jménem Radou Evropské unie. Pro Evropskou unii vstoupila v platnost dne 28. června 2004. Z toho plyne, že ustanovení Montrealské úmluvy tvoří od tohoto vstupu v platnost nedílnou součást unijního právního řádu, a Soudní dvůr má tedy pravomoc rozhodovat o předběžných otázkách týkajících se jejího výkladu, přičemž tato úmluva byla sepsána v angličtině, arabštině, čínštině, španělštině, francouzštině a ruštině a těchto šest jazykových znění má stejnou platnost.

V souvislosti s takovým výkladem článku 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu, která kodifikuje pravidla obecného mezinárodního práva, jež je pro Unii závazné, v tomto ohledu 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.

(viz body 22–24)

2. Článek 1 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, která byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a poté dne 5. dubna 2001 schválena jeho jménem Radou Evropské unie, je třeba vykládat ve světle třetího pododstavce preambule této úmluvy, který zdůrazňuje význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě, přičemž pojem „spotřebitel“ ve smyslu této úmluvy se nekryje nutně s pojmem „cestující“, nýbrž zahrnuje případně osoby, které nejsou samy přepravovány, a nejsou tedy cestujícími.

S ohledem na takový cíl nelze to, že uvedený čl. 1 odst. 1 neodkazuje na osoby, které využijí služeb mezinárodního leteckého dopravce k přepravě svých zaměstnanců jako cestujících, chápat tak, že tyto osoby, a tedy i škody, které jim mohou z tohoto titulu vzniknout, jsou tím vyloučeny z působnosti této úmluvy.

(viz body 38, 39)

3. Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999, a zejména její články 19, 22 a 29, musí být vykládána v tom smyslu, že letecký dopravce, který uzavřel se zaměstnavatelem osob přepravovaných jako cestující smlouvu o mezinárodní přepravě, je vůči tomuto zaměstnavateli odpovědný za škodu způsobenou zpožděním letů, kterými cestovali jeho zaměstnanci na základě této smlouvy, spočívající v dodatečných nákladech vynaložených uvedeným zaměstnavatelem.

Z několika shodujících se ustanovení Montrealské úmluvy, zejména z čl. 1 odst. 2, čl. 3 odst. 5, článků 25 a 29 a čl. 33 odst. 1, vyplývá, že tato úmluva spojuje odpovědnost leteckého dopravce s existencí smlouvy o mezinárodní přepravě uzavřené mezi takovým dopravcem a další stranou, přičemž skutečnost, zda tato druhá strana je sama cestujícím, či nikoliv, nemá žádný zvláštní význam pro vznik odpovědnosti dopravce na základě této smlouvy.

Z požadavku odpovědnosti omezené „za každého cestujícího“, stanoveného v čl. 22 odst. 1 uvedené úmluvy, kromě toho vyplývá, že výše náhrady škody, kterou lze přiznat osobě, která podala žalobu na náhradu škody způsobené zpožděním v mezinárodní přepravě cestujících, nemůže každopádně přesáhnout částku, která je výsledkem součinu meze stanovené v čl. 22 odst. 1 Montrealské úmluvy a počtu cestujících přepravovaných na základě smlouvy uzavřené mezi touto osobou a předmětným leteckým dopravcem či dopravci.

(viz body 41, 48, 49, 52 a výrok)