

BOGIATZI

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 22.1 októbra 2009\*

Vo veci C-301/08,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Cour de cassation (Luxembursko) z 26. júna 2008 a doručený Súdnemu dvoru 7. júla 2008, ktorý súvisí s konaním:

**Irène Bogiatzi, vydatá Ventouras,**

proti

**Deutscher Luftpool,**

**Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA,**

**Európskym spoločenstvám,**

\* Jazyk konania: francúzština.

**Luxemburskému veľkovoľvodstvu,**

**Foyer Assurances SA,**

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda tretej komory K. Lenaerts, vykonávajúci funkciu predsedu štvrtej komory, sudcovia R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (spravodajca) a T. von Danwitz,

generálny advokát: J. Mazák,  
tajomník: N. Nančev, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 19. marca 2009,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Irène Bogiatzi, vydatá Ventouras, v zastúpení: M. Thewes, avocat,

— Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA, v zastúpení:  
L. Schaack a C. Brault, avocats,

- Luxemburské veľkovejvodstvo, v zastúpení: J. Medernach, avocat,
  
- Foyer Assurances SA, v zastúpení: J. Medernach, avocat,
  
- francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues a J. S. Pilczer, splnomocnení zástupcovia,
  
- Komisia Európskych spoločností, v zastúpení: R. Vidal Puig a E. Cujo, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 25. júna 2009,

vyhlásil tento

### **Rozsudok**

- <sup>1</sup> Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu nariadenia Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd (Ú. v. ES L 285, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489) v spojení s Dohovorom o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísanom vo Varšave 12. októbra 1929 naposledy zmenenom štyrmi doplnkovými Montrealskými protokolmi z 25. septembra 1975 (ďalej len „Varšavský dohovor“).

- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Irène Bogiatziovou, vydatou Ventourasovou, na jednej strane a spoločnosťou Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA (ďalej len „Luxair“), a nemeckým združením Deutscher Luftpool na druhej strane vo veci solidárnej náhrady škody, ktorú Irène Bogiatzi utrpela v dôsledku nehody, ktorej obeťou sa stala pri nastupovaní do lietadla spoločnosti Luxair.

## Právny rámec

### *Medzinárodná právna úprava*

- 3 Európske spoločenstvo nie je zmluvnou stranou Varšavského dohovoru, ale v čase skutkových okolností vo veci samej bolo jeho zmluvnými stranami všetkých 15 členských štátov Európskej únie.
- 4 Pôvodné znenie Varšavského dohovoru bolo viackrát zmenené a doplnené, konkrétne Haagskym protokolom z 28. septembra 1955, Guadalajarským dohovorom z 18. septembra 1961, Guatemalským protokolom z 8. marca 1971 a štyrmi doplnkovými Montrealskými protokolmi z 25. septembra 1975.
- 5 Článok 29 Varšavského dohovoru stanovuje:

„1. Právo na náhradu škody zanikne, ak nie je žaloba uplatnená v lehote dvoch rokov odo dňa príchodu na miesto určenia, alebo odo dňa, keď malo lietadlo pristáť alebo odo dňa, keď sa doprava zastavila.

2. Spôsob výpočtu tejto lehoty sa určí podľa práva súdu, ktorý vo veci rozhoduje.“

*Právna úprava Spoločenstva*

6 Prvých päť odôvodnení nariadenia č. 2027/97 znie takto:

- „(1) keďže v rámci spoločnej dopravnej politiky je potrebné zvýšiť úroveň ochrany cestujúcich dotknutých leteckými nehodami;
- (2) keďže pravidlá týkajúce sa zodpovednosti v prípade nehôd sa riadia Dohovorom o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaným vo Varšave 12. októbra 1929 alebo týmto dohovorom zmeneným a doplneným v Haagu 28. septembra 1955 a dohovorom z Guadalajary z 18. septembra 1961, bez ohľadu na to, ktorý z nich sa použije, v prípade, že sa použije v ďalšom texte, uvedie sa ako ‚Varšavský dohovor‘; pretože Varšavský dohovor platí na celom svete rovnako v prospech tak cestujúcich ako aj leteckých dopravcov;
- (3) keďže limit týkajúci sa zodpovednosti stanovený Varšavským dohovorom je príliš nízky vzhľadom k dnešným ekonomickým a sociálnym štandardom a vedie často k zdĺhavým právnym sporom, ktoré poškodzujú dobré meno leteckej dopravy, keďže z tohto dôvodu členské štáty niekoľkokrát zvýšili limit zodpovednosti, čo viedlo k rozdielnym lehotám a podmienkam prepravy na vnútornom trhu leteckej dopravy;

- (4) keďže navyše Varšavský dohovor platí len pre medzinárodnú dopravu; keďže na vnútornom trhu leteckej dopravy sa vnútroštátna a medzinárodná letecká doprava už nerozlišuje; keďže je z toho dôvodu vhodné dosiahnuť rovnakú úroveň a charakter zodpovednosti ako vo vnútroštátnej tak aj v medzinárodnej doprave;
- (5) keďže úplné prehodnotenie a novelizácia Varšavského dohovoru dlhodobo zaostáva a mal by z dlhodobého hľadiska na medzinárodnej úrovni predstavovať jednotnejšie a použiteľnejšie riešenie zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd; keďže úsilie na zvýšenie limitov zodpovednosti stanovených Varšavským dohovorom by malo pokračovať formou rokovaní na mnohostrannej úrovni“.

7 Odôvodnenie č. 7 toho istého nariadenia znie takto:

„... keďže je vhodné odstrániť všetky finančné limity zodpovednosti v zmysle článku 22 ods. 1 Varšavského dohovoru alebo akékoľvek právne alebo zmluvné limity v súlade so súčasnými trendmi na medzinárodnej úrovni“.

8 V článku 2 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 sú definované pojmy „letecký dopravca“, „letecký dopravca spoločenstva“, „osoba oprávnená na kompenzáciu“, „ECU“, „SDR“ a „Varšavský dohovor“.

9 Článok 2 ods. 2 nariadenia č. 2027/97 stanovuje:

„Právne pojmy obsiahnuté v tomto nariadení, ktoré nie sú definované v odseku 1, sú ekvivalentmi pojmov použitých vo Varšavskom dohovore.“

10 Článok 5 ods. 1 a 3 toho istého nariadenia stanovujú:

„1. Letecký dopravca spoločenstva bez zbytočného odkladu a v každom prípade najneskôr do pätnástich dní po zistení totožnosti fyzickej osoby oprávnenej na kompenzáciu poskytne proporcionálne k vzniknutým ťažkostiam taký preddavok, aký môže byť požadovaný na úhradu bezprostredných ekonomických potrieb.

...

3. Preddavok nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže byť kompenzovaný akoukoľvek následnou čiastkou zaplatenou na základe zodpovednosti leteckého dopravcu spoločenstva, nie je však návratný s výnimkou prípadov uvedených v článku 3 ods. 3 alebo za okolností, u ktorých sa následne dokáže, že osoba, ktorá obdržala preddavok, spôsobila alebo prispela k škode nedbalosťou alebo nebola osobou oprávnenou na kompenzáciu.“

11 Nariadenie č. 2027/97 bolo zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002 (Ú. v. ES L 140, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246), ktoré sa na spor vo veci samej neuplatní.

## Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 12 Dňa 21. decembra 1998 Irène Bogiatzi spadla na asfaltovej ploche letiska v Luxemburgu pri nastupovaní do lietadla spoločnosti Luxair.
- 13 Dňa 22. decembra 2003 podala na tribunal d'arrondissement de Luxembourg žalobu o náhradu škody proti Deutscher Luftpool, združeniu založenému podľa nemeckého občianskeho práva združujúcemu poisťovateľov leteckých rizík, a spoločnosti Luxair, pričom sa opierała o nariadenie č. 2027/97 a Varšavský dohovor. Súd rozhodol, že žaloba, ktorú Irène Bogiatzi podala päť rokov po tom, čo došlo k skutočnostiam dotknutým vo veci samej, je neprípustná. Konštatoval totiž, že dvojročná lehota stanovená v článku 29 Varšavského dohovoru na podanie žaloby je lehotou pevne stanovenou, ktorú nemožno pozastaviť, ani prerušiť.
- 14 Neprípustnosť žaloby bola potvrdená aj v odvolacom konaní. Irène Bogiatzi preto podala návrh na Cour de cassation.
- 15 Za týchto okolností Cour de cassation rozhodol prerušiť konanie a predložiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Patrí [Varšavský dohovor] zmenený a doplnený v Haagu 28. septembra 1955, na ktorý sa odvoláva [nariadenie č. 2027/97], medzi normy právneho poriadku Spoločenstva, ktoré má Súdny dvor právomoc vykladať podľa článku 234 ES?
  2. Má sa [nariadenie č. 2027/97] v znení platnom v čase nehody, t. j. 21. decembra 1998, vykladať v tom zmysle, že pre otázky, ktoré nie sú výslovne upravené, sa



ustanovenia Varšavského dohovoru, v danom prípade článok 29, naďalej uplatňujú na let medzi členskými štátmi Spoločenstva?

3. V prípade kladnej odpovede na prvú a druhú otázku, má sa článok 29 Varšavského dohovoru v spojení s [nariadením č. 2027/97] vykladať v tom zmysle, že v ňom upravená lehota dvoch rokov môže byť odložená alebo prerušená, alebo že dopravca alebo jeho poisťiteľ sa jej môžu vzdať aktom považovaným vnútroštátnym súdom za akt uznávajúci zodpovednosť?“

## O prejudiciálnych otázkach

### *O prvej otázke*

- 16 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či Varšavský dohovor patrí medzi právne normy právneho poriadku Spoločenstva, ktoré má Súdny dvor právomoc vykladať podľa článku 234 ES.
- 17 Na úvod treba odpovedať na tvrdenie spoločnosti Luxair, podľa ktorého vo veci samej Súdny dvor v skutočnosti nemá vykladať Varšavský dohovor, ale uplatniť článok 307 ES, v zmysle ktorého zásada prednosti nemá v prípade konfliktu medzi právnym predpisom Spoločenstva a dohovorom uzavretým pred uzatvorením Zmluvy ES vplyv na záväzky členských štátov voči tretím krajinám.
- 18 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry je cieľom článku 307 prvého odseku ES upresniť v súlade so zásadami medzinárodného práva, že uplatňovanie Zmluvy nemá vplyv na záväzok dotknutého členského štátu rešpektovať

práva tretích krajín vyplývajúce z predchádzajúcej dohody a dodržiavať jeho záväzky (pozri rozsudky zo 14. októbra 1980, Burgoa, 812/79, Zb. s. 2787, bod 8; z 18. novembra 2003, Budějovický Budvar, C-216/01, Zb. s. I-13617, body 144 a 145, ako aj z 3. marca 2009, Komisia/Rakúsko, C-205/06, Zb. s. I-1301, bod 33, a Komisia/Švédsko, C-249/06, Zb. s. I-1335, bod 34).

- 19 Z ustálenej judikatúry však rovnako vyplýva, že na ustanovenia dohovoru uzavretého pred vstupom Zmluvy do platnosti sa nemožno odvolávať vo vzťahoch vo vnútri Spoločenstva (pozri najmä rozsudky z 22. septembra 1988, Deserbais, 286/86, Zb. s. 4907, bod 18; zo 6. apríla 1995, RTE a ITP/Komisia, C-241/91 P a C-242/91 P, Zb. s. I-743, bod 84, ako aj z 2. júla 1996, Komisia/Luxembursko, C-473/93, Zb. s. I-3207, bod 40).
- 20 Nie je preto namieste uplatniť článok 307 ES.
- 21 Za týchto okolností sa treba vrátiť k predloženej otázke týkajúcej sa právomoci Súdneho dvora vykladať Varšavský dohovor.
- 22 V tejto súvislosti treba hneď na úvod pripomenúť, že v zmysle článku 234 ES má Súdny dvor právomoc vydať rozhodnutie o prejudiciálnej otázke týkajúcej sa výkladu Zmluvy, ako aj platnosti a výkladu právnych aktov prijatých inštitúciami Spoločenstva.
- 23 Podľa ustálenej judikatúry dohoda uzavretá Radou na základe článkov 300 ES a 310 ES predstavuje vo vzťahu k Spoločenstvu akt prijatý jednou z jeho inštitúcií v zmysle článku 234 prvého odseku písm. b) ES. Ustanovenia takejto dohody tvoria od jej vstupu do platnosti neoddeliteľnú súčasť právneho poriadku Spoločenstva a v rámci tohto právneho poriadku má Súdny dvor právomoc rozhodovať v prejudiciálnom konaní o výklade tejto dohody (pozri rozsudky z 30. apríla 1974, Haegeman, 181/73, Zb. s. 449,

bod 4 a 5; z 30. septembra 1987, Demirel, 12/86, Zb. s. 3719, bod 7; z 15. júna 1999, Andersson a Wåkerås-Andersson, C-321/97, Zb. s. I-3551, bod 26, ako aj z 11. septembra 2007, Merck Genéricos — Produtos Farmacêuticos, C-431/05, Zb. s. I-7001, bod 31).

- 24 Je pritom nesporné, že v konaní vo veci samej Spoločenstvo nie je zmluvnou stranou Varšavského dohovoru. V zásade teda Súdny dvor nemá právomoc vykladať ustanovenia tohto dohovoru v rámci prejudiciálneho konania (pozri rozsudok z 27. novembra 1973, Vandeweghe a i., 130/73, Zb. s. 1329, bod 2, ako aj uznesenie z 12. novembra 1998, Hartmann, C-162/98, Zb. s. I-7083, bod 9).
- 25 Súdny dvor však takisto rozhodol, že v rozsahu, v akom Spoločenstvo na základe Zmluvy prebralo právomoci pôvodne vykonávané členskými štátmi v oblasti uplatňovania medzinárodného dohovoru, v dôsledku čoho je viazané záväzkami vyplývajúcimi z tohto dohovoru, má Súdny dvor právomoc taký dohovor vykladať, aj keď ho Spoločenstvo neratifikovalo (pozri v tomto zmysle rozsudky z 12. decembra 1972, International Fruit Company a i., 21/72 až 24/72, Zb. s. 1219, bod 18; zo 14. júla 1994, Peralta, C-379/92, Zb. s. I-3453, bod 16, ako aj z 3. júna 2008, Intertanko a i., C-308/06, Zb. s. I-4057, bod 48).
- 26 V konaní vo veci samej je nesporné, že všetky členské štáty Spoločenstva boli v čase skutkových udalostí vo veci samej zmluvnými stranami Varšavského dohovoru.
- 27 Treba preto preskúmať, či v uvedenej veci podľa Zmluvy ES Spoločenstvo prebralo právomoci pôvodne vykonávané členskými štátmi v oblasti uplatňovania Varšavského dohovoru, ktorý spoločne upravuje medzinárodnú leteckú dopravu osôb, batožiny a tovaru.

- 28 Predtým, než došlo k skutkovým okolnostiam dotknutým vo veci samej, Spoločenstvo na základe článku 80 ods. 2 ES prijalo v oblasti pôsobnosti uvedeného Varšavského dohovoru tri nariadenia.
- 29 Najskôr treba spomenúť nariadenie Rady (EHS) č. 295/91 zo 4. februára 1991 stanovujúce spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave (Ú. v. ES L 36, s. 5; Mim. vyd. 07/001, s. 306). Toto nariadenie však stanovuje len spoločné minimálne pravidlá používané v prípade, keď je cestujúcim na pravidelnom lete odmietnutý nástup do lietadla z dôvodu, že bola potvrdená rezervácia na viac miest na sedenie, než je skutočne k dispozícii. Na rozdiel od tohto nariadenia, ktoré upravuje len odmietnutie nástupu do lietadla, sa však Varšavský dohovor týka zodpovednosti leteckých dopravcov, najmä v prípade omeškania letu.
- 30 Ďalej nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, s. 1; Mim. vyd. 06/002, s. 3) v článku 7 stanovuje povinnosť poistenia občianskoprávnej zodpovednosti leteckých dopravcov v prípade nehody, ktorá spôsobí škodu pasažierom a na ich batožine. Na rozdiel od Varšavského dohovoru však toto nariadenie neupravuje podmienky vzniku zodpovednosti leteckých dopravcov.
- 31 Napokon samotné nariadenie č. 2027/97 upravuje, na rozdiel od Varšavského dohovoru, len škodu spôsobenú pasažierom v prípade smrti, zranenia alebo inej telesnej ujmy, ale neupravuje hmotné škody na batožine alebo tovare.
- 32 Z toho vyplýva, že Spoločenstvo neprebralo všetky právomoci, ktoré v oblasti pôsobnosti Varšavského dohovoru pôvodne vykonávali členské štáty.

- 33 V prípade, že nedošlo k úplnému preneseniu právomocí pôvodne vykonávaných členskými štátmi na Spoločenstvo, Spoločenstvo nemôže byť iba z dôvodu, že v čase okolností vo veci samej boli všetky tieto štáty zmluvnými stranami Varšavského dohovoru, viazané predpismi, ktoré sú v ňom uvádzané, ale ktoré Spoločenstvo samo neschválilo (pozri analogicky rozsudok Intertanko a i., už citovaný, bod 49).
- 34 Vzhľadom na uvedené úvahy treba na prvú otázku odpovedať v tom zmysle, že Varšavský dohovor nepatrí medzi normy právneho poriadku Spoločenstva, ktoré má Súdny dvor právomoc vykladať podľa článku 234 ES.

### *O druhej otázke*

- 35 Druhou otázkou sa vnútroštátny súd vzhľadom na to, že nariadenie č. 2027/97 zasahuje do oblasti upravenej Varšavským dohovorom, ktorého zmluvnými stranami boli v čase okolností veci samej všetky členské štáty Spoločenstva, a s prihliadnutím na zásadu prednosti práva Spoločenstva, v zásade pýta, či sa má nariadenie č. 2027/97 vykladať v tom zmysle, že nebráni uplatneniu rôznych ustanovení uvedeného dohovoru, najmä jeho článku 29, na situáciu, v ktorej sa cestujúci domáha zodpovednosti leteckého dopravcu na základe škody, ktorá mu bola spôsobená počas letu medzi členskými štátmi Spoločenstva.
- 36 Hneď na úvod treba konštatovať, že podľa článku 29 Varšavského dohovoru právo na náhradu škody zanikne, ak žaloba voči leteckým dopravcom nie je uplatnená v lehote dvoch rokov odo dňa príchodu na miesto určenia, alebo odo dňa, keď malo lietadlo pristáť alebo odo dňa, keď sa doprava zastavila. Naopak nariadenie č. 2027/97 neobsahuje výslovné ustanovenie o premlčacej lehote na podanie takej žaloby a ani výslovne neodkazuje na článok 29 predmetného dohovoru.

- 37 Irène Bogiatzi v podstate tvrdí, že vzhľadom na to, že nariadenie č. 2027/97 neodkazuje výslovne na ustanovenia Varšavského dohovoru, ktoré sa uplatňujú na konanie vo veci samej, ani v tejto veci výslovne nestanovuje pôsobnosť ustanovení tohto dohovoru, najmä jeho článku 29, musí sa toto nariadenie uplatňovať a vykladať samostatne.
- 38 Treba konštatovať, že nariadenie č. 2027/97 neumožňuje vzhľadom na jeho znenie a kontext odpovedať na otázku položenú vnútroštátnym súdom.
- 39 Za týchto okolností treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry treba na účely výkladu ustanovenia práva Spoločenstva zohľadniť nielen jeho znenie a kontext, ale aj ciele sledované právnymi predpismi, ktorých je súčasťou (pozri v tomto zmysle najmä rozsudky z 18. mája 2000, KVS International, C-301/98, Zb. s. I-3583, bod 21; z 23. novembra 2006, ZVK, C-300/05, Zb. s. I-11169, bod 15, a z 12. februára 2009, Klarenberg, C-466/07, Zb. s. I-803, bod 37).
- 40 Pokiaľ ide o cieľ nariadenia č. 2027/97, z jeho odôvodnenia č. 1 vyplýva, že v rámci spoločnej dopravnej politiky toto nariadenie chce zvýšiť úroveň ochrany cestujúcich dotknutých leteckými nehodami.
- 41 Okrem toho z prípravných prác na nariadení č. 2027/97, ako aj z jeho odôvodnení č. 3, 5 a 15 vyplýva, že úmysel zlepšiť úroveň ochrany cestujúcich dotknutých leteckými nehodami je vyjadrený tým, že sa v súvislosti s leteckou prepravou medzi členskými štátmi Spoločenstva prijali konkrétne ustanovenia, ktorých cieľom je nahradiť určité ustanovenia Varšavského dohovoru do doby, kým sa uskutoční jeho preskúmanie a podrobnejšia revízia.

- 42 Normotvorca Spoločenstva zastával najmä názor, že limity zodpovednosti leteckých dopravcov, ktoré sú stanovené vo Varšavskom dohovore, sú vzhľadom na ekonomické a sociálne podmienky existujúce v čase vypracovania nariadenia č. 2027/97 príliš nízke. Preto mal v úmysle niektoré z týchto limitov zvýšiť.
- 43 Naopak z odôvodnení č. 2 a 4, ako aj z článku 2 ods. 2 nariadenia č. 2027/97 vyplýva, že keďže nariadenie nebráni uplatňovaniu Varšavského dohovoru, pokiaľ ide o účel zvýšenia ochrany cestujúcich, táto ochrana má za následok vzájomné dopĺňanie sa a ekvivalenciu nariadenia so systémom dohovoru.
- 44 Článok 29 Varšavského dohovoru však vzhľadom na to, že upravuje len postup pri podávaní žaloby týkajúcej sa zodpovednosti leteckých dopravcov v prípade nehody, nepatrí do kategórie ustanovení, ktorých uplatňovaniu chcel normotvorca Spoločenstva zabrániť.
- 45 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na druhú otázku odpovedať, že nariadenie č. 2027/97 sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni uplatneniu článku 29 Varšavského dohovoru na situáciu, v ktorej sa cestujúci domáha zodpovednosti leteckého dopravcu na základe škody, ktorá mu bola spôsobená počas letu medzi členskými štátmi Spoločenstva.

### *O tretej otázke*

- 46 Vzhľadom na odpoveď na prvú otázku netreba odpovedať na tretiu prejudiciálnu otázku.

## O trovách

<sup>47</sup> Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, 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 Súdný dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

- 1. Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, podpísaný vo Varšave 12. októbra 1929, naposledy zmenený štyrmi doplnkovými Montrealskými protokolmi z 25. septembra 1975, nepatrí medzi normy právneho poriadku Spoločenstva, ktoré má Súdný dvor právomoc vykladať podľa článku 234 ES.**
- 2. Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni uplatneniu článku 29 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaného vo Varšave 12. októbra 1929, naposledy zmenenému štyrmi doplnkovými Montrealskými protokolmi z 25. septembra 1975, na situáciu, v ktorej sa cestujúci domáha zodpovednosti leteckého dopravcu na základe škody, ktorá mu bola spôsobená počas letu medzi členskými štátmi Európskeho spoločenstva.**

Podpisy