



Zbierka súdnych rozhodnutí

Vec C-429/14

**Air Baltic Corporation AS
proti
Lietuvos Respublikos specialiujų tyrimų tarnyba**

(návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Lietuvos Aukščiausiasis Teismas)

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Letecká doprava — Montrealský dohovor — Články 19, 22 a 29 — Zodpovednosť leteckého dopravcu v prípade meškania v medzinárodnej preprave cestujúcich — Zmluva o preprave uzatvorená zamestnávateľom cestujúcich — Škoda spôsobená omeškaním — Škoda spôsobená zamestnávateľovi“

Abstrakt – Rozsudok Súdneho dvora (tretia komora) zo 17. februára 2016

1. *Medzinárodné dohody — Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu — Výklad*

Právomoc Súdneho dvora vykladať jeho ustanovenia (Montrealský dohovor z roku 1999)

2. *Doprava — Letecká doprava — Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu — Spotrebiteľia v leteckej doprave — Pojem — Neexistencia zhody s pojmom cestujúci*

(Montrealský dohovor z roku 1999, článok 1 ods. 1)

3. *Doprava — Letecká doprava — Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu — Zodpovednosť leteckého dopravcu v prípade meškania v rámci medzinárodnej prepravy cestujúcich — Zmluva o preprave uzavretá medzi leteckým prepravcom a zamestnávateľom cestujúcich — Nárok zamestnávateľa na náhradu škody — Prípustnosť — Rozsah*

(Montrealský dohovor z roku 1999, článok 1 ods. 2, článok 3 ods. 5, články 19, 22, 25, 29 a článok 33 ods. 1)

1. Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzatvorený v Montreale 28. mája 1999, bol podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený v jeho mene Radou Európskej únie 5. apríla 2001. Tento dohovor nadobudol platnosť pre Európsku úniu 28. júna 2004. Z toho vyplýva, že ustanovenia Montrealského dohovoru tvoria od nadobudnutia tejto platnosti integrálnu súčasť právneho poriadku Únie a že Súdny dvor má následne právomoc vydať rozhodnutie v prejudiciálnom konaní týkajúce sa jeho výkladu, pričom tento dohovor bol vypracovaný v anglickom, arabskom, čínskom, španielskom, francúzskom a ruskom jazyku a každé z týchto znení je záväzné.

V súvislosti s týmto výkladom článok 31 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve, ktorý kodifikuje všeobecné medzinárodné právo, ktoré je pre Úniu záväzné, spresňuje, že zmluva sa má vykladať dobromyseľne, v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v zmluve v ich celkovej súvislosti, a takisto s prihliadnutím na predmet a účel zmluvy.

(pozri body 22 – 24)

2. Článok 1 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzatvoreného v Montreale 28. mája 1999, ktorý bol podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený v jeho mene Radou Európskej únie 5. apríla 2001, sa má vykladať s ohľadom na tretie odôvodnenie tohto dohovoru, ktoré zdôrazňuje dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave, pričom pojem „spotrebiteľ“ v zmysle tohto dohovoru sa nemusí nutne kryť s pojmom „cestujúci“, ale môže zahŕňať osoby, ktoré nie sú samy osebe prepravované, a nie sú teda cestujúcimi.

Vzhľadom na tento cieľ skutočnosť, že tento článok 1 vo svojom znení neodkazuje na osoby, ktoré sa odvolávajú na služby medzinárodného leteckého dopravcu s cieľom prepraviť svojich zamestnancov ako cestujúcich, nemožno chápať tak, že takéto osoby a následne škodu, ktorú môžu tieto osoby z tohto dôvodu utrpieť, vylučuje z rozsahu pôsobnosti tohto dohovoru.

(pozri body 38, 39)

3. Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretý v Montreale 28. mája 1999, a najmä jeho články 19, 22 a 29, sa má vykladať v tom zmysle, že letecký dopravca, ktorý uzatvoril zmluvu o medzinárodnej preprave so zamestnávateľom osôb prepravovaných ako cestujúcich, je na základe tejto zmluvy zodpovedný voči tomuto zamestnávateľovi za škodu spôsobenú omeškaním letov, ktorými cestovali jeho zamestnanci, spočívajúcu v dodatočných výdavkoch vynaložených uvedeným zamestnávateľom.

Z viacerých zhodujúcich sa ustanovení Montrealského dohovoru, konkrétne z článku 1 ods. 2, článku 3 ods. 5, článkov 25, 29 a článku 33 ods. 1, vyplýva, že tento dohovor spája na jednej strane zodpovednosť leteckého dopravcu a na druhej strane existenciu zmluvy o medzinárodnej preprave uzatvorenej medzi takýmto leteckým dopravcom a druhou zmluvnou stranou bez toho, aby skutočnosť, či táto druhá zmluvná strana je, alebo nie je sama osebe cestujúci, mala osobitný význam s ohľadom na vznik zodpovednosti dopravcu na základe tejto zmluvy.

Z požiadavky zodpovednosti obmedzenej na „každého cestujúceho“ stanovenej v článku 22 ods. 1 tohto dohovoru však vyplýva, že výška náhrady škody, ktorú možno priznať osobe, ktorá podala žalobu o náhradu škody spôsobenej omeškaním v medzinárodnej preprave cestujúcich, nemôže v každom prípade presiahnuť sumu získanú vynásobením maximálnej sumy určenej v článku 22 ods. 1 Montrealského dohovoru počtom cestujúcich prepravovaných na základe zmluvy uzatvorenej medzi touto osobou a dotknutým leteckým dopravcom alebo dotknutými leteckými dopravcami.

(pozri body 41, 48, 49, 52 a výrok)