

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

zo 6. mája 2010 *

Vo veci C-63/09,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Španielsko) z 20. januára 2009 a doručený Súdnemu dvoru 13. februára 2009, ktorý súvisí s konaním:

Axel Walz

proti

Clickair SA,

* Jazyk konania: španielčina.

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda tretej komory K. Lenaerts, sudcovia R. Silva de Lapuerta, E. Juhász,
J. Malenovský (spravodajca) a D. Šváby,

generálny advokát: J. Mazák,
tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 10. decembra 2009,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— A. Walz, v zastúpení: J.-P. Mascaray Martí, abogado,

— Clickair SA, v zastúpení: E. Rodés Casas, procuradora, a I. Soca Torres, abogado,

— Európska komisia, v zastúpení: L. Lozano Palacios a K. Simonsson, splnomocnení
zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 26. januára 2010,

vyhlásil tento

Rozsudok

- ¹ Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 22 ods. 2 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého v Montreale 28. mája 1999, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, s. 39; Mim. vyd. 07/005, s. 491, ďalej len „Montrealský dohovor“).
- ² Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi A. Walzom, cestujúcim leteckej spoločnosti Clickair SA (ďalej len „Clickair“), a touto spoločnosťou vo veci náhrady škody spôsobenej stratou zapísanej batožiny pri leteckej preprave, ktorú uskutočnila táto spoločnosť.

Právny rámec

Právna úprava Únie

- 3 Článok 1 nariadenia Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave (Ú. v. ES L 285, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489) 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, ďalej len „nariadenie č. 2027/97“) stanovuje:

„Toto nariadenie vykonáva príslušné ustanovenia Montrealského dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave a ustanovuje určité dodatočné ustanovenia. ...“

- 4 Článok 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 stanovuje:

„Zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť.“

Montrealský dohovor

- 5 Podľa tretej vety preambuly Montrealského dohovoru zmluvné štáty „uznali dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“.

- 6 Podľa piatej vety uvedenej preambuly:

„...spoločná akcia štátov týkajúca sa ďalšieho zosúladovania a kodifikácie niektorých pravidiel upravujúcich medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom nového dohovoru je najprimeranejším prostriedkom na dosiahnutie spravodlivého vyváženia záujmov...“.

- 7 Kapitola III Montrealského dohovoru má názov „Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škody“.

- 8 Článok 17 tohto dohovoru s názvom „Smrť a zranenie cestujúcich – škoda na batožine“ stanovuje:

„1. Dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho iba v prípade, keď sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie udiala na palube lietadla alebo ak nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania.

2. Dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade zničenia, straty, alebo poškodenia zapísanej batožiny iba v prípade, keď sa udalosť, ktorá zapríčinila zničenie, stratu, alebo poškodenie, udiala na palube lietadla alebo kedykoľvek v čase, keď mal dopravca zapísanú batožinu na starosti. Avšak dopravca nie je zodpovedný v tom rozsahu, v ktorom škoda vznikla v dôsledku vnútornej závady, povahy alebo vady batožiny. V prípade nezapísanej batožiny vrátane osobných vecí, je dopravca zodpovedný, ak škoda vznikla jeho zavinením alebo zavinením jeho pracovníkov alebo agentov.

...“

- 9 Článok 22 uvedeného dohovoru stanovuje „obmedzenia zodpovednosti vo vzťahu k omeškaniu, batožine a nákladu“ takto:

„...“

2. Pri preprave batožiny je zodpovednosť dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania obmedzená na 1000 práv osobitného čerpania [POČ] pre každého cestujúceho, pokiaľ cestujúci v čase, keď dopravcovi odovzdával zapísanú batožinu, neurobil osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní batožiny v mieste určenia a nezaplatil dodatočnú sumu, ak sa to v takomto prípade požaduje. V tomto prípade bude dopravca povinný zaplatiť sumu neprevyšujúcu vyhlásenú sumu, ak nepreukáže, že táto suma je väčšia než skutočný záujem cestujúceho na dodaní v mieste určenia.

...“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

- 10 Dňa 14. apríla 2008 pán Walz podal súdnu žalobu proti spoločnosti Clickair, ktorou sa domáhal, aby jej bola uložená povinnosť zaplatiť náhradu škody za stratu zapísanej batožiny, ku ktorej došlo v rámci leteckej prepravy uskutočnenej touto spoločnosťou z Barcelony (Španielsko) do Porta (Portugalsko).
- 11 Pán Walz sa domáha náhrady škody v celkovej sume 3 200 eur, z čoho 2 700 eur zodpovedá hodnote stratenej batožiny a 500 eur nemajetkovej ujme spôsobenej touto stratou.
- 12 Spoločnosť Clickair namietala žalobu pána Walza, pričom najmä uviedla, že nárokováná náhrada škody v prípade straty batožiny prekračuje obmedzenie zodpovednosti zodpovedajúce sume 1 000 POČ stanovené článkom 22 ods. 2 Montrealského dohovoru.
- 13 Keďže spor vznikol v súvislosti s podmienkami leteckej prepravy zabezpečovanej dopravcom Európskej únie medzi dvoma mestami nachádzajúcimi sa v dvoch členských štátoch, Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona rozhodujúci o tomto spore aplikoval nariadenie č. 2027/97.
- 14 Uvedený súdny orgán tiež uviedol, že pokiaľ ide o zodpovednosť dopravcov Únie pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave na území Únie, nariadenie č. 2027/97 sa obmedzuje na vykonanie príslušných ustanovení Montrealského dohovoru. Tento súdny orgán sa pýta, ako sa majú vykladať niektoré z týchto ustanovení, medzi ktoré patrí aj článok 22 ods. 2 tohto dohovoru, ktorý obmedzuje zodpovednosť leteckých dopravcov v prípade straty batožiny.

- 15 V tejto súvislosti vnútroštátny súd poukazuje na judikatúru Audiencia Provincial de Barcelona. V rozsudku z 2. júla 2008 tento súd uviedol, že vyššie uvedené obmedzenie nezahŕňa spoločne majetkovú a nemajetkovú ujmu, ale že na jednej strane majetková ujma podlieha tomuto obmedzeniu vo výške 1 000 POČ, pričom na druhej strane nemajetková ujma podlieha ďalšiemu obmedzeniu v rovnakej výške 1 000 POČ, takže celkové obmedzenie vyplývajúce zo súčtu majetkovej a nemajetkovej ujmy predstavuje 2 000 POČ.
- 16 Keďže vnútroštátny súd nezastáva tento výklad, rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Vzťahuje sa obmedzenie zodpovednosti, ktoré je uvedené v článku 22 ods. 2 [Montrealského dohovoru], tak na majetkovú ujmu, ako aj na nemajetkovú ujmu spôsobenú stratou batožiny?“

O prejudiciálnej otázke

- 17 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či pojem „ujma“, ktorý tvorí podklad článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, stanovujúc obmedzenie zodpovednosti leteckého dopravcu za ujmu spôsobenú najmä stratou batožiny, sa má vykladať v tom zmysle, že zahŕňa tak majetkovú, ako aj nemajetkovú škodu.
- 18 Na úvod je potrebné pripomenúť, že v prípade zodpovednosti leteckých dopravcov Únie pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave na území Únie nariadenie č. 2027/97, ktoré sa aplikuje v danej veci, vykonáva príslušné ustanovenia

Montrealského dohovoru. Osobitne z článku 3 ods. 1 tohto nariadenia vyplýva, že zodpovednosť leteckých dopravcov Únie za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť. Vnútroštátny súd preto žiada o výklad relevantných ustanovení tohto dohovoru.

- 19 Montrealský dohovor podpísaný Spoločenstvom 9. decembra 1999 na základe článku 300 ods. 2 ES bol schválený v jeho mene rozhodnutím 2001/539 a pokiaľ ide o Spoločenstvo, nadobudol platnosť 28. júna 2004.
- 20 Keďže ustanovenia tohto dohovoru od nadobudnutia jeho platnosti tvoria integrálnu súčasť právneho poriadku Únie, Súdny dvor má právomoc vydať rozhodnutie v pre-judiciálnom konaní týkajúcom sa jeho výkladu (pozri analogicky rozsudok z 30. apríla 1974, Haegeman, 181/73, Zb. s. 449, body 2, 4 a 5, a tiež pokiaľ ide o Montrealský dohovor, rozsudky z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 36, a z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb. s. II-11061, bod 28).
- 21 Keďže Montrealský dohovor neobsahuje nijakú definíciu pojmov „ujma“ a „škoda“, je najprv potrebné zdôrazniť, že vzhľadom na cieľ uvedeného dohovoru, ktorým je zjednotenie pravidiel medzinárodnej leteckej dopravy, sa uvedené pojmy musia napriek rôznym významom, ktoré sa priznávajú týmto konceptom v domácich právnych poriadkoch zmluvných strán dohovoru, vykladať jednotne a autonómne.
- 22 Za týchto podmienok treba pojmy „ujma“ a „škoda“ obsiahnuté v medzinárodnom dohovore vykladať podľa výkladových pravidiel všeobecného medzinárodného práva verejného, ktoré sú pre Úniu záväzné.

- 23 V tejto súvislosti článok 31 dohovoru o zmluvnom práve podpísaný vo Viedni 23. mája 1969, ktorým sa kodifikujú pravidlá všeobecného medzinárodného práva, spresňuje, že zmluvu treba vykladať v dobrej viere v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v zmluve v ich celkovej súvislosti a takisto s prihliadnutím na jej predmet a účel (pozri v tomto zmysle najmä stanovisko 1/91 zo 14. decembra 1991, Zb. s. I-6079, bod 14, a rozsudky z 1. júla 1993, Metalsa, C-312/91, Zb. s. I-3751, bod 12; z 2. marca 1999, Eddline El-Yassini, C-416/96, Zb. s. I-1209, bod 47, a z 20. novembra 2001, Jany a i., C-268/99, Zb. s. I-8615, bod 35).
- 24 Najprv je potrebné spresniť, že pojem „ujma“ obsiahnutý v názve kapitoly III a zároveň aj v odseku 1 článku 17 Montrealského dohovoru treba na účely výkladu tohto dohovoru považovať za synonymum pojmu „škoda“, ktorý je uvedený v nadpise a v odseku 2 článku 17 uvedeného dohovoru. Z iných záväzných jazykových verzií Montrealského dohovoru vyplýva, že totožný pojem („daño“ v španielskej jazykovej verzii, „damage“ v anglickej jazykovej verzii) sa používa nezávisle na označenie „ujmy“, ako aj „škody“ v zmysle francúzskej verzie tohto dohovoru. Pokiaľ ruská jazyková verzia používa na rozdiel od francúzskej verzie tohto dohovoru dva pojmy a to „вред“ (škoda) a „повреждение“ (poškodenie), tieto dva pojmy s rovnakým slovným koreňom, ktoré sa používajú tak, že sú navzájom zameniteľné, treba na účely výkladu tohto dohovoru tiež považovať za synonymá.
- 25 V rámci kontextu, v ktorom sa používa pojem „ujma“ v článku 17 Montrealského dohovoru, je potrebné zdôrazniť, ako bolo uvedené v predchádzajúcom bode tohto rozsudku, že tento pojem sa tiež nachádza dokonca v názve kapitoly III tohto dohovoru, ktorej súčasťou je uvedené ustanovenie. V dôsledku toho, keďže uvedený dohovor nestanovuje inak, tento pojem musí mať ten istý význam všade, kde sa v rámci tejto kapitoly používa.
- 26 Samotný článok 22 Montrealského dohovoru, ktorý patrí do uvedenej kapitoly III, a teda do relevantného kontextu, obmedzuje zodpovednosť dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania batožiny, čo znamená, že povaha ujmy, ktorú utrpel cestujúci, je v tejto súvislosti bezvýznamná.

- 27 Na účely spresnenia obvyklého významu pojmov „ujma“ a „škoda“ podľa výkladového pravidla uvedeného v bode 23 tohto rozsudku je potrebné pripomenúť, že existuje pojem „škoda“, ktorý nevychádza z medzinárodných zmlúv a ktorý je spoločný pre všetky podsystemy medzinárodného práva. Podľa článku 31 ods. 2 Článkov o zodpovednosti štátu za konania, ktoré sú v rozpore s medzinárodným právom verejným, vypracovaných Komisiou Organizácie spojených národov pre medzinárodné právo a ktoré Valné zhromaždenie tejto organizácie vzalo na vedomie rezolúciou 56/83 z 12. decembra 2001, „ujma zahŕňa obe zložky majetkovú, ako aj nemajetkovú...“.
- 28 O týchto dvoch aspektoch pojmu škoda, tak ako vyplývajú z vyššie uvedeného ustanovenia, ktorého cieľom je v tejto súvislosti kodifikovať súčasný stav všeobecného práva verejného, sa možno domnievať, že spoločne vyjadrujú obvyklý význam, ktorý je potrebné prisudzovať tomuto pojmu v medzinárodnom práve. Okrem toho treba uviesť, že z Montrealského dohovoru nijako nevyplýva, že by zmluvné štáty mali v úmysle priznať pojmu škoda v rámci harmonizovaného režimu zodpovednosti súkromného medzinárodného leteckého práva osobitný význam a odchyliť sa od jeho obvyklého významu. Taký pojem „škody“, ako vyplýva zo všeobecného medzinárodného práva, sa podľa článku 31 ods. 3 písm. c) vyššie citovaného dohovoru o zmluvnom práve aplikuje aj na vzťahy medzi zmluvnými stranami Montrealského dohovoru.
- 29 Z uvedeného vyplýva, že pojmom „ujma“ a „škoda“, uvedeným v kapitole III Montrealského dohovoru, sa má rozumieť tak, že zahrnujú škodu tak majetkovej, ako aj nemajetkovej povahy.
- 30 Tento záver podporujú aj ciele, ktoré viedli k prijatiu Montrealského dohovoru.
- 31 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že podľa tretej vety preambuly Montrealského dohovoru sa štáty, ktoré sú zmluvnými stranami tohto dohovoru, uznávajúce

„dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“ rozhodli stanoviť objektívny režim zodpovednosti leteckých dopravcov.

- 32 Pokiaľ ide konkrétne o škodu spôsobenú v dôsledku zničenía, straty alebo poškodenia zapísanej batožiny, dopravca podľa článku 17 ods. 2 Montrealského dohovoru zodpovedá za túto škodu „iba v prípade, keď sa udalosť, ktorá zapríčinila zničenie, stratu, alebo poškodenie, udiala na palube lietadla alebo kedykoľvek v čase, keď mal dopravca zapísanú batožinu na starosti“.
- 33 Takýto režim objektívnej zodpovednosti znamená, ako nakoniec vyplýva z piatej vety preambuly Montrealského dohovoruže sa má zachovať „spravodlivé vyváženie záujmov“, najmä pokiaľ ide o záujmy leteckých dopravcov a cestujúcich.
- 34 Na účely zachovania takého vyváženía sa zmluvné štáty dohodli, že v určitých prípadoch, najmä podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru v prípade zničenía, straty, poškodenía alebo omeškania batožiny obmedzia zodpovednosť leteckých dopravcov. Obmedzenie zodpovednosti náhrady škody, ktoré z toho vyplýva, sa musí uplatniť „na každého cestujúceho“.
- 35 Z uvedeného vyplýva, že vyššie uvedené „spravodlivé vyváženie záujmov“ vyžaduje, aby v rôznych prípadoch, keď je dopravca podľa kapitoly III Montrealského dohovoru zodpovedný, boli dané jasné limity náhrady škody v súvislosti s celkovou ujmom, ktorá vznikla každému cestujúcemu v každom z týchto prípadov bez ohľadu na povahu jemu spôsobenej ujmy.

- ³⁶ Táto koncepcia obmedzenia náhrady škody umožňuje, aby boli cestujúci jednoducho a rýchlo odškodnení bez toho, aby sa leteckým dopravcom ukladalo veľmi ťažké bremeno náhrad, ktoré možno len obtiažne určiť a vyčíslieť a ktoré by mohlo ohroziť či dokonca ochromiť ich hospodársku činnosť.
- ³⁷ Z uvedeného vyplýva, že jednotlivé obmedzenia náhrady škody uvedené v kapitole III Montrealského dohovoru, vrátane obmedzenia, ktoré stanovuje článok 22 ods. 2 tohto dohovoru, sa musia vzťahovať na celkovú spôsobenú ujmu bez ohľadu na to, či má majetkovú alebo nemajetkovú povahu.
- ³⁸ Okrem toho článok 22 ods. 2 Montrealského dohovoru stanovuje možnosť, aby cestujúci urobil pri odovzdaní batožiny dopravcovi osobitné vyhlásenie o záujme na jej dodaní do miesta určenia. Táto možnosť potvrdzuje, že obmedzenie zodpovednosti leteckých dopravcov za ujmu vzniknutú v dôsledku straty batožiny, stanovené v uvedenom článku je, pokiaľ neexistuje nijaké vyhlásenie, absolútnym obmedzením, ktoré zahŕňa tak majetkovú, ako aj nemajetkovú škodu.
- ³⁹ Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy je potrebné na položenú otázku odpovedať tak, že pojem „ujma“ tvoriaci podklad článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, ktorý stanovuje obmedzenie zodpovednosti leteckého dopravcu za ujmu spôsobenú najmä stratou batožiny, sa má vykladať v tom zmysle, že zahŕňa tak majetkovú, ako aj nemajetkovú škodu.

O trovách

- ⁴⁰ 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 Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

Pojem „ujma“ tvoriaci podklad článku 22 ods. 2 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzavretý v Montreale 28. mája 1999, ktorý stanovuje obmedzenie zodpovednosti leteckého dopravcu za ujmu spôsobenú najmä stratou batožiny, sa má vykladať v tom zmysle, že zahŕňa tak majetkovú, ako aj nemajetkovú škodu.

Podpisy