



Zbirka odločb sodne prakse

Zadeva C-429/14

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

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe,
ki ga je vložilo Lietuvos Aukščiausiasis Teismas)

„Predhodno odločanje — Zračni promet — Montrealska konvencija — Členi 19, 22 in 29 — Odgovornost letalskega prevoznika v primeru zamude pri mednarodnem prevozu potnikov — Pogodba o prevozu, sklenjena z delodajalcem potnikov — Škoda zaradi zamude — Škoda, nastala delodajalcu“

Povzetek – Sodba Sodišča (tretji senat) z dne 17. februarja 2016

1. *Mednarodni sporazumi — Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz — Razlaga — Pristojnost Sodišča za razlago njenih določb*

(Montrealska konvencija iz leta 1999)

2. *Promet — Zračni promet — Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz — Potrošniki v letalskem prevozu — Pojem — Nesovpadanje s pojmom potnika*

(Montrealska konvencija z leta 1999, člen 1(1))

3. *Promet — Zračni promet — Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz — Odgovornost letalskega prevoznika v primeru zamude pri mednarodnem prevozu potnikov — Pogodba o prevozu, sklenjena med letalskim prevoznikom in delodajalcem potnikov — Pravica delodajalca do odškodnine — Dopustnost — Obseg*

(Montrealska konvencija z leta 1999, členi 1(2), 3(5), 19, 22, 25, 29 in 33(1))

1. Evropska skupnost je Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sklenjeno 28. maja 1999 v Montrealu, podpisala 9. decembra 1999, nato pa jo je Svet Evropske unije v njenem imenu odobril 5. aprila 2001. Za Evropsko unijo je začela veljati 28. junija 2004. Iz tega izhaja, da so določbe Montrealske konvencije od tega začetka veljavnosti sestavni del pravnega reda Unije in da je zato Sodišče pristojno za odločanje o njeni razlagi v okviru predloga za predhodno odločanje, pri čemer je treba upoštevati, da je bila ta konvencija sestavljena v angleškem, arabskem, kitajskem, španskem, francoskem in ruskem jeziku ter da je vseh teh šest jezikovnih različic enako verodostojnih.

Kar zadeva to razlago, člen 31 Dunajske konvencije o pogodbenem pravu, ki kodificira splošno mednarodno pravo, ki velja za Unijo, v zvezi s tem določa, da je treba pogodbo razlagati v dobri veri v skladu z običajnim pomenom izrazov v mednarodni pogodbi v njihovem kontekstu ter glede na njen predmet in namen.

(Glej točke od 22 do 24.)

2. Člen 1(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sklenjene 28. maja 1999 v Montrealu, ki jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, nato pa jo je Svet Evropske unije v njenem imenu odobril 5. aprila 2001, je treba razlagati ob upoštevanju tretjega odstavka preambule te konvencije, ki poudarja pomen zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu, pri čemer pojem potrošnik v smislu te konvencije ni nujno zamenljiv s pojmom potnik in lahko v posameznem primeru zajema osebe, ki niso prepeljane in torej niso potniki.

Ob upoštevanju navedenega cilja na podlagi tega, da se besedilo navedenega člena 1 ne sklicuje na osebe, ki storitve mednarodnega letalskega prevoznika uporabijo za prevoz svojih zaposlenih kot potnikov, ni mogoče šteti, da so te osebe in posledično škoda, ki jim v zvezi s tem lahko nastane, izključene iz področja uporabe te konvencije.

(Glej točki 38 in 39.)

3. Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu, in zlasti njene člene 19, 22 in 29, je treba razlagati tako, da je letalski prevoznik, ki je z delodajalcem oseb, ki so bile prepeljane kot potniki, sklenil pogodbo o mednarodnem prevozu, temu delodajalcu odgovoren za škodo, ki mu je nastala zaradi zamude letov, ki so se jih njegovi zaposleni udeležili v skladu s to pogodbo, in ki se nanaša na dodatne stroške, nastale navedenemu delodajalcu.

Iz več podobnih določb Montrealske konvencije, zlasti iz njenih členov 1(2), 3(5), 25, 29 in 33(1), je namreč razvidno, da ta vzpostavlja zvezo med odgovornostjo letalskega prevoznika in obstojem pogodbe o mednarodnem prevozu, sklenjene med tem letalskim prevoznikom in drugo stranko, pri čemer to, ali je ta druga stranka potnik, za odgovornost prevoznika na podlagi te pogodbe ni bistveno.

Poleg tega iz zahteve omejitve odgovornosti za vsakega potnika, določene v členu 22(1) navedene konvencije, izhaja, da znesek odškodnine z obrestmi, ki ga je mogoče priznati osebi, ki zahteva odškodnino zaradi zamude pri mednarodnem prevozu potnikov, nikakor ne more preseči zneska, izračunanega tako, da se zgornja meja, določena v navedenem členu 22(1) Montrealske konvencije, pomnoži s številom potnikov, ki so bili prepeljani na podlagi pogodbe, sklenjene med to osebo in zadevnimi letalskimi prevozniki.

(Glej točke 41, 48, 49 in 52 ter izrek.)