

WALZ

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 6. maja 2010\*

V zadevi C-63/09,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Juzgado Mercantil 4 Barcelona (Španija) z odločbo z dne 20. januarja 2009, ki je prispela na Sodišče 13. februarja 2009, v postopku

**Axel Walz**

proti

**Clickair SA,**

\* Jezik postopka: španščina.

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik senata, R. Silva de Lapuerta, sodnica, E. Juhász, J. Malenovský (poročevalec) in D. Šváby, sodniki,

generalni pravobranilec: J. Mazák,  
sodna tajnica: M. Ferreira, glavna administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 10. decembra 2009,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za A. Walza J.-P. Mascaray Martí, odvetnik,
  
- za Clickair SA E. Rodés Casas, procuradora, in I. Soca Torres, odvetnik,
  
- za Evropsko komisijo L. Lozano Palacios in K. Simonsson, zastopnika,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi  
26. januarja 2010

izreka naslednjo

### **Sodbo**

- 1 Ta predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 22(2) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu in jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL L 194, str. 39, v nadaljevanju: Montrealska konvencija).
  
- 2 Predlog je vložen v sporu med A. Walzom, potnikom letalske družbe Clickair SA (v nadaljevanju: Clickair), in to družbo glede plačila odškodnine za škodo, ki je nastala zaradi izgube prtljage, oddane za letalski prevoz, ki ga je opravila ta družba.

## Pravni okvir

### *Pravo Unije*

- 3 Člen 1 Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL L 285, str.1), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL L 140, str. 2, v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97), določa:

„S to uredbo se izvaja ustrezne določbe Montrealske konvencije v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage ter se določa nekatere dodatne določbe. [...]“

- 4 Člen 3(1) Uredbe št. 2027/97 določa:

„Odgovornost letalskega prevoznika Skupnosti v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost.“

*Montrealska konvencija*

5 Iz tretje uvodne izjave preambule Montrealske konvencije je razvidno, da države pogodbenice „priznavajo pomen varovanja interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebo po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje.“

6 V peti uvodni izjavi preambule je navedeno:

„[...] da je skupna dejavnost držav za nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, z novo konvencijo najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov [...]“

7 Poglavje III Montrealske konvencije je naslovljeno „Odgovornost prevoznika in obseg odškodnine“.

8 Člen 17 te konvencije, naslovljen „Smrt in poškodbe potnikov – škoda na prtljagi“, določa:

„1. Prevoznik je odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem.“

2. Prevoznik je odgovoren za škodo v primeru uničenja ali izgube oddane prtljage ali škode na njej le pod pogojem, da je do dogodka, ki je povzročil uničenje, izgubo ali škodo, prišlo na letalu ali v času, ko je bil za oddano prtljago odgovoren prevoznik. Vendar pa prevoznik ni odgovoren, če in kolikor je škoda posledica notranje napake ali kakovosti ali napake prtljage. Pri neoddani prtljagi, vključno z osebnimi predmeti, je prevoznik odgovoren, če je škoda nastala po njegovi krivdi ali po krivdi njegovih uslužbencev ali pooblaščenecv.

[...]“

- 9 Člen 22 te konvencije določa te „[o]mejitve odgovornosti za zamudo, prtljago in tovor“:

„[...]

2. Pri prevozu prtljage je odgovornost prevoznika v primeru uničenja, izgube, škode ali zamude omejena na 1000 posebnih pravic črpanja [PPČ] za vsakega potnika, razen če potnik ob izročitvi oddane prtljage prevozniku ne predloži posebne izjave o interesu za dostavo v namembni kraj in, če se to zahteva, ne plača dodatnega zneska. V navedenem primeru bo prevoznik odgovoren za plačilo vsote do zneska, navedenega v izjavi, razen če dokaže, da je znesek iz izjave večji od dejanskega interesa potnika za dostavo v namembni kraj.

[...]“

**Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje**

- 10 Axel Welz je 14. aprila 2008 vložil tožbo proti družbi Clickair in v njej predlagal, naj se družbi naloži, da mu plača odškodnino za izgubo prtljage, ki je bila oddana za letalski prevoz, ki ga je opravila ta družba iz Barcelone (Španija) v Porto (Portugalska).
  
- 11 A. Walz zahteva odškodnino v skupnem znesku 3200 EUR, pri čemer 2700 EUR ustreza vrednosti izgubljene prtljage, 500 EUR pa nepremoženjski škodi, ki je nastala zaradi te izgube.
  
- 12 Družba Clickair nasprotuje zahtevku A. Walza in nanj zlasti odgovarja, da predlagana odškodnina presega omejitve odgovornosti za izgubo prtljage, ki je 1000 PPČ, kot je določeno v členu 22(2) Montrealske konvencije.
  
- 13 Ker se spor nanaša na pogoje izvršitve letalskega prevoza, ki ga opravlja prevoznik Evropske unije med dvema mestoma v različnih državah članicah, je Juzgado Mercantil 4 Barcelona, ki odloča o tem sporu, uporabilo Uredbo št. 2027/97.
  
- 14 Tako je pojasnilo, da se v zvezi z odgovornostjo prevoznikov Unije glede letalskega prevoza potnikov in njihove prtljage na ozemlju Unije Uredba št. 2027/97 omejuje na izvedbo upoštevni določb Montrealske konvencije. Zato se je vprašalo o razlagi nekaterih od njenih določb, med drugim člena 22(2) te konvencije, ki določa omejitve odgovornosti letalske družbe za izgubo prtljage.

- 15 Glede tega se predložitveno sodišče sklicuje na sodno prakso Audiencia Provincial de Barcelona. To je namreč v sodbi z dne 2. julija 2008 razsodilo, da zgoraj navedena omejitev ne vključuje premoženjske in nepremoženjske škode skupaj, temveč je premoženjska škoda omejena na 1000 PPČ, druga omejitev, prav tako 1000 PPČ, pa velja za nepremoženjsko škodo, tako da bi bila s seštevkom obeh vrst škode skupna omejitev 2000 PPČ.
- 16 Ker pa se predložitveno sodišče ne strinja s tako razlago, je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali omejitev odgovornosti iz člena 22(2) [Montrealske] [k]onvencije [...] vključuje premoženjsko in nepremoženjsko škodo zaradi izgube prtljage?“

### **Vprašanje za predhodno odločanje**

- 17 Z zastavljenim vprašanjem predložitveno sodišče v bistvu želi izvedeti, ali je treba pojem „škoda“, ki je podlaga členu 22(2) Montrealske konvencije, ki določa omejitev odgovornosti letalskega prevoznika za škodo, ki nastane zlasti z izgubo prtljage, razlagati tako, da vključuje tako premoženjsko kot nepremoženjsko škodo.
- 18 Podredno je treba spomniti, da glede odgovornosti prevoznikov Unije glede letalskega prevoza potnikov in njihove prtljage na ozemlju Unije Uredba št. 2027/97, ki se uporablja v obravnavanem primeru, prenaša upoštevne določbe Montrealske konvencije.



Zlasti iz člena 3(1) te uredbe je razvidno, da odgovornost letalskih prevoznikov Unije v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost. Zato predložitveno sodišče prosi za razlago upoštevnih določb te konvencije.

- 19 Montrealska konvencija, ki jo je Skupnost 9. decembra 1999 podpisala na podlagi člena 300(2) ES, je bila potrjena s Sklepom 2001/539 in je za Skupnost začela veljati 28. junija 2004.
- 20 Ker so od uveljavitve te konvencije njene določbe sestavni del pravnega reda Unije, je Sodišče pristojno za odločanje o njeni razlagi v okviru predloga za predhodno odločanje (glej po analogiji sodbo z dne 30. aprila 1974 v zadevi Haegeman, 181/73, Recueil, str. 449, točke 2, 4 in 5, ter glede Montrealske konvencije sodbi z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA, C-344/04, ZOdl., str. I-403, točka 36, in z dne 22. decembra 2008 v zadevi Wallentin-Hermann, C-549/07, ZOdl., str. I-11061, točka 28).
- 21 Ker v francoski različici Montrealske konvencije pojma „préjudice“ in „dommage“, ki sta uporabljena za pojem „škoda“, nista opredeljena, je treba najprej poudariti, da ju je glede na predmet te konvencije, ki je poenotenje pravil o mednarodnem letalskem prometu, treba razlagati enotno in samostojno, ne glede na različne pomene, ki jih tema pojmom pripisujejo notranji pravni redi držav pogodbenic te konvencije.
- 22 V teh okoliščinah je treba pojma „préjudice“ in „dommage“, ki ju vsebuje neka mednarodna konvencija, razlagati v skladu s pravili razlage splošnega mednarodnega prava, ki zavezujejo Unijo.

- 23 Glede tega člen 31 Konvencije o pogodbenem pravu, podpisane 23. maja 1969 na Dunaju, ki določa pravila splošnega mednarodnega prava, določa, da je treba pogodbo razlagati v skladu z načelom dobre vere in običajnim pomenom njenih določb v medsebojni povezavi ter glede na njen cilj in namen (glej v tem smislu zlasti mnenje 1/91 z dne 14. decembra 1991, Recueil, str. I-6079, točka 14, ter sodbe z dne 1. julija 1993 v zadevi Metalsa, C-312/91, Recueil, str. I-3751, točka 12; z dne 2. marca 1999 v zadevi Eddline El-Yassini, C-416/96, Recueil, str. I-1209, točka 47, in z dne 20. novembra 2001 v zadevi Jany in drugi, C-268/99, Recueil, str. I-8615, točka 35).
- 24 Najprej je treba pojasniti, da je treba pojem „préjudice“, ki je tako v naslovu poglavja III kot v odstavku 1 člena 17 Montrealske konvencije, za razlago te konvencije obravnavati kot sopomenko za „dommage“, saj je zadnjenavedeni pojem uporabljen v naslovu in v odstavku 2 člena 17 te konvencije. Iz drugih verodostojnih različic Montrealske konvencije je namreč razvidno, da je isti pojem („daño“ v španski različici ; „damage“ v angleški različici) uporabljen brez razlikovanja za označevanje tako „préjudice“ kot „dommage“ v smislu francoske različice te konvencije. Poleg tega je treba – čeprav različica navedene konvencije v ruskem jeziku, tako kot različica v francoskem jeziku, uporablja dva pojma, namreč „вред“ (škoda) in „повреждение“ (odškodnina) – tudi ta pojma, ki imata skupni izvor in sta uporabljena brez razlikovanja, za razlago iste konvencije obravnavati kot sopomenki.
- 25 Dalje, glede sobesedila, v katerem je omenjen pojem „préjudice“ v členu 17 Montrealske konvencije, je treba poudariti, kot je bilo pojasnjeno v prejšnji točki te sodbe, da je ta pojem naveden tudi v naslovu poglavja III te konvencije, katerega del je ta določba. Zato mora imeti ta pojem, ker v navedeni konvenciji ni drugačnih napotil, enak pomen povsod, kjer je v tem poglavju uporabljen.
- 26 Poleg tega člen 22 Montrealske konvencije, ki je tudi sam del tega poglavja III in torej del upoštevnega okvira, omejuje odgovornost prevoznika ob uničenju, izgubi, poškodovanju ali zamudi, kar pomeni, da vrsta škode, ki nastane potniku, glede tega ni pomembna.

- 27 Za opredelitev običajnega pomena pojmov „préjudice“ in „dommage“ ob uporabi pravila razlage iz točke 23 te sodbe je treba spomniti, da obstaja pojem škoda, ki ne izvira iz konvencije, je pa skupen vsem disciplinam mednarodnega prava. Tako v skladu s členom 31(2) Pravil o odgovornosti držav za mednarodno protipravno ravnanje, ki jih je pripravila Komisija Združenih narodov za mednarodno pravo, Generalna skupščina te organizacije pa jih je sprejela z resolucijo 56/83 z dne 12. decembra 2001, „škoda obsega vsakršno škodo, tako premoženjsko kot nepremoženjsko [...]“
- 28 Oba vidika pojma škoda, kot izhajata iz zgoraj navedene določbe, katere namen glede tega je prav kodifikacija sedanjega stanja splošnega mednarodnega prava, je zato možno obravnavati tako, da skupaj izražata običajni pomen, ki ga je treba pripisati temu pojmu v mednarodnem pravu. Poleg tega je treba poudariti, da nič v Montrealski konvenciji ne kaže na to, da so države pogodbenice pojmu škoda v okviru usklajene ureditve odgovornosti v mednarodnem zasebnem letalskem pravu nameravale pripisati poseben pomen in odstopiti od običajnega. Tako se pojem škoda, kot izhaja iz splošnega mednarodnega prava, v skladu s členom 31(3)(c) prej navedene Konvencije o pogodbenem pravu še naprej uporablja v razmerjih med pogodbenicami Montrealske konvencije.
- 29 Iz tega sledi, da je treba pojma „préjudice“ in „dommage“ iz poglavja III Montrealske konvencije razumeti tako, da vključujeta tako premoženjske kot nepremoženjske vrste škod.
- 30 Ta ugotovitev je podkrepljena s cilji, ki so bili vodilo pri sprejetju Montrealske konvencije.
- 31 Glede tega je treba spomniti, da so se glede na tretjo uvodno izjavo preambule Montrealske konvencije države pogodbenice te konvencije ob zavedanju „pomena

zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje“, odločile predvideti sistem stroge odgovornosti letalskih prevoznikov.

- 32 Tako se zlasti glede škode, ki nastane ob uničenju, izgubi ali poškodovanju oddane prtljage, prevoznik v smislu člena 17(2) Montrealske konvencije šteje za odgovornega za škodo „le pod pogojem, da je do dogodka, ki je povzročil uničenje, izgubo ali škodo, prišlo na letalu ali v času, ko je bil za oddano prtljago odgovoren prevoznik“.
- 33 Tak sistem ozke stroge odgovornosti pa pomeni – kot sicer izhaja iz pete uvodne izjave preambule Montrealske konvencije – da se zagotavlja „pravično ravnotežje interesov“, zlasti glede interesov letalskih prevoznikov in potnikov.
- 34 Za zagotavljanje takega ravnotežja so se države pogodbenice za nekatere primere – zlasti za primere uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude prtljage v smislu člena 22(2) Montrealske konvencije – sporazumele, da omejijo odgovornosti letalskih prevoznikov. Omejitev odškodnine, ki izhaja iz tega, je treba uporabljati „za vsakega potnika“.
- 35 Torej zgoraj navedeno „pravično ravnotežje interesov“ v različnih primerih, v katerih je prevoznik odgovoren na podlagi poglavja III Montrealske konvencije, zahteva obstoj jasnih omejitev odškodnine, ki se nanaša na celotno škodo, ki nastane v vsakem od teh primerov vsakemu potniku, ne glede na vrsto škode, ki mu nastane.

- 36 Omejitev tako zasnovane odškodnine namreč potnikom omogoča, da so odškodovani enostavno in hitro, ne da bi se letalskim prevoznikom naložilo zelo veliko breme nadomestitve težko opredeljive in izračunljive škode, kar bi lahko ogrozilo ali celo ohromilo njihovo ekonomsko dejavnost.
- 37 Torej je treba različne omejitve odškodnine, navedene v poglavju III Montrealske konvencije, skupaj z omejitvijo iz člena 22(2) te konvencije, uporabiti za celotno nastalo škodo, ne glede na to, ali je premoženjska ali nepremoženjska.
- 38 Poleg tega člen 22(2) Montrealske konvencije vsem potnikom daje možnost, da ob izročitvi oddane prtljage prevozniku podajo posebno izjavo o interesu. Ta možnost potrjuje to, da je omejitev, ki je predvidena v tem členu in se nanaša na odgovornosti letalskega prevoznika za škodo zaradi izgube prtljage, absolutna omejitev, ki pokriva tako nepremoženjsko kot premoženjsko škodo, če ni določeno drugače.
- 39 Glede na zgornje ugotovitve je treba na zastavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba pojem „škoda“, ki je podlaga členu 22(2) Montrealske konvencije, ki določa odgovornost letalskega prevoznika za škodo, ki nastane zlasti z izgubo prtljage, razlagati tako, da vključuje tako premoženjsko kot nepremoženjsko škodo.

## **Stroški**

- <sup>40</sup> Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

**Pojem „škoda“, ki je podlaga členu 22(2) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sprejete 28. maja 1999 v Montrealu, ki določa odgovornost letalskega prevoznika za škodo, ki nastane zlasti z izgubo prtljage, je treba razlagati tako, da vključuje tako premoženjsko kot nepremoženjsko škodo.**

Podpisi