



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 26. februára 2015*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Nariadenie (ES) č. 785/2004 — Leteckí dopravcovia a prevádzkovatelia lietadiel — Poistenie — Požiadavky — Pojmy ‚cestujúci‘ a ‚člen posádky‘ — Vrtuľník — Preprava znalca v oblasti odstrelu lavín — Škoda utrpená počas pracovného letu — Náhrada škody“

Vo veci C-6/14,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Rakúsko) z 19. decembra 2013 a doručený Súdnemu dvoru 9. januára 2014, ktorý súvisí s konaním:

Wucher Helicopter GmbH,

Euro-Aviation Versicherungs AG

proti

Fridolinovi Santerovi,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory A. Tizzano, sudcovia S. Rodin (spravodajca), A. Borg Barthet, E. Levits a F. Biltgen,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: K. Malaček, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 20. novembra 2014,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Wucher Helicopter GmbH a Euro-Aviation Versicherungs AG, v zastúpení: J.J. Janezic, Rechtsanwalt,
- F. Santer, v zastúpení: Ch. Schlechl a M. Peter, Rechtsanwälte,
- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci C. Colelli, avvocato dello Stato,
- poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,

* Jazyk konania: nemčina.

— Európska komisia, v zastúpení: W. Mölls, G. Braun a F. Wilman, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 písm. g) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Ú. v. EÚ L 138, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 160), ako aj článku 17 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzavretého v Montreale 28. mája 1999, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 na základe článku 300 ods. 2 ES a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491, ďalej len „Montrealský dohovor“).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci konania o opravnom prostriedku „Revision“, ktorého účastníkmi sú Wucher Helicopter GmbH, rakúsky letecký dopravca (ďalej len „Wucher“), a Euro-Aviation Versicherungs AG, nemecká poisťovacia spoločnosť (ďalej len „Euro-Aviation“), a pán Santer, vo veci náhrady škody, ktorú pán Santer utrpel v súvislosti so zranením spôsobeným pri leteckej nehode.

Právny rámec

Medzinárodné právo

- 3 Článok 3 ods. 1, 2 a 5 Montrealského dohovoru znie:

„1. Pri preprave cestujúcich sa doručí individuálny alebo kolektívny prepravný dokument, ktorý obsahuje:

- a) údaje o mieste odletu a mieste určenia;
- b) ak sa miesto odletu a miesto určenia nachádzajú na území jediného zmluvného štátu, pričom existuje jedna alebo niekoľko dohodnutých zastávok na území iného štátu, údaj o najmenej jednej takejto dohodnutej zastávke.

2. Každý iný spôsob uloženia informácií uvedených v odseku 1 môže nahradiť doručenie dokladu uvedeného v odseku 1. Ak je použitý akýkoľvek iný spôsob uloženia informácií, dopravca ponúkne cestujúcemu doručenie písomného vyhlásenia o takto uložených informáciách.

...

5. Nedodržanie ustanovení predchádzajúcich odsekov nemá vplyv na existenciu alebo platnosť zmluvy o preprave, ktorá napriek tomu podlieha pravidlám tohto dohovoru, vrátane tých, ktoré sa týkajú obmedzenia zodpovednosti.“

- 4 Článok 17 ods. 1 uvedeného rozhodnutia znie:

„Doprovca 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.“

Právo Únie

- 5 Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 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) 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, ďalej len „nariadenie č. 2027/97“).
- 6 Odôvodnenie 8 nariadenia č. 889/2002 stanovuje:

„Na vnútornom trhu leteckej dopravy bol rozdiel medzi vnútroštátnou a medzinárodnou dopravou odstránený a je preto vhodné mať rovnakú úroveň a rozsah zodpovednosti v medzinárodnej ako aj vnútroštátnej leteckej doprave v rámci spoločenstva.“
- 7 Článok 1 nariadenia č. 2027/97 uvádza:

„Toto nariadenie vykonáva príslušné ustanovenia Montrealského dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave a ustanovuje určité dodatočné ustanovenia. Rozširuje aj uplatňovanie týchto ustanovení na prepravu v leteckej doprave v rámci jedného členského štátu.“
- 8 Článok 2 ods. 2 tohto nariadenia stanovuje:

„Pojmy obsiahnuté v tomto nariadení, ktoré nie sú definované v odseku 1, sú ekvivalentmi pojmov použitých v Montrealskom dohovore.“
- 9 Článok 3 ods. 1 uvedeného nariadenia stanovuje:

„Zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť.“
- 10 Článok 3 písm. g) nariadenia č. 785/2004 znie:

„Na účely tohto nariadenia:

...

g) „cestujúci“ znamená každú osobu, ktorá sa zúčastňuje na lete so súhlasom leteckého dopravcu alebo prevádzkovateľa lietadla, s výnimkou členov letovej posádky a palubného personálu, ktorý je v službe;

...“
- 11 Bod 1 písm. c) prílohy IV nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES, znie:

„Pred každým letom sa musia určiť úlohy a povinnosti každého člena posádky. Veliteľ lietadla musí byť zodpovedný za prevádzku a bezpečnosť lietadla a za bezpečnosť všetkých členov posádky, cestujúcich a nákladu na palube.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 12 Dňa 9. februára 2009 bol pán Santer, ktorý sa nachádzal na palube vrtuľníka vo vlastníctve spoločnosti Wucher, ktorá uzatvorila povinné občianskoprávne poistenie v spoločnosti Euro-Aviation, ťažko zranený pri vnútroštátnom lete ponad ľadovcovú oblasť Sölden v Rakúsku.
- 13 Pán Santer, ktorý je zamestnancom spoločnosti Ötztaler Gletscherbahn-GmbH&Co. KG (ďalej len „Ötztaler“), je ako člen lavínovej komisie zodpovedný za bezpečnosť v ľadovcovej oblasti a na lyžiarskych zjazdovkách prevádzkovaných jeho zamestnávateľom. Úlohou pána Santera je predovšetkým posudzovanie miest, kde je potrebný odstrel lavín. Tieto odstrelly sa vykonávajú z vrtuľníka.
- 14 V deň nehody prijala Wucher od spoločnosti Ötztaler žiadosť o uskutočnenie „letu na účely odstrelu lavín“. Počas tohto letu pilota, ktorý je zamestnancom spoločnosti Wucher, sprevádzali pán Santer a ďalšie dve osoby, ktoré sú tiež zamestnancami spoločnosti Ötztaler. Pán Santer naviedol pilota na miesto, kde mali byť zhodené nálože. V rámci tejto misie mal pán Santer na pokyn pilota otvoriť dvere a držať ich otvorené, aby umožnil osobe oprávnenej na odstrel výbušnín zhodiť nálož. Počas tohto postupu poryv vetra zachytil zľahka pootvorené dvere, ktoré sa prudko otvorili. Vzhľadom na to, že pán Santer nemohol včas pustiť slučku dverí, utrpel ťažké zranenie laktového kĺbu.
- 15 Pán Santer podal na rakúsky prvostupňový súd žalobu o náhradu škody proti spoločnostiam Wucher a Euro-Aviation. Uvedený súd rozhodol, že žaloba o náhradu škody je v zásade dôvodná a že pána Santera treba považovať za cestujúceho. Keďže sa domnieval, že obmedzenie zodpovednosti zamestnávateľa treba vylúčiť, konštatoval, že zodpovednosť spoločností Wucher a Euro-Aviation je založená na vnútroštátnom rakúskom práve.
- 16 Odvolací súd potvrdil rozhodnutie prvostupňového súdu, domnieval sa však, že pán Santer necestoval ako „cestujúci“ v zmysle tohto dohovoru, pretože nešlo o prepravu z jedného miesta na druhé, ale hlavným cieľom predmetného letu bola účasť na odstrelle lavín. Podľa spomenutého súdu nariadenie č. 2027/97 nebránilo uplatneniu rakúskeho zákona o leteckej doprave, pretože Montrealský dohovor, na ktorý odkazuje uvedené nariadenie, je uplatniteľný na cestujúcich a ich batožinu.
- 17 Odvolací súd dospel k záveru, že Wucher je zodpovedná za škodu spôsobenú pánovi Santerovi z dôvodu pochybenia pilota, ktoré jej je pripísateľné, ako aj z dôvodu vlastného organizačného zavinenia, a že pán Santer má na základe zmluvného vzťahu svojho zamestnávateľa so spoločnosťou Wucher vlastný zmluvný nárok na náhradu škody. Podľa uvedeného súdu rakúske právo ukladá spoločnosti Wucher vyšší stupeň občianskoprávnej zodpovednosti a obmedzenie zodpovednosti je v dôsledku toho vylúčené.
- 18 Žalobkyne vo veci samej podali proti tomuto rozhodnutiu opravný prostriedok „Revision“ na Oberster Gerichtshof, pretože sa domnievali, že odvolací súd nesprávne vyložil nariadenie č. 2027/97 a neuznal obmedzenie zodpovednosti zamestnávateľa, lebo pán Santer nebol podľa ich názoru cestujúcim, ale členom posádky, čo vylučuje uplatnenie rakúskeho práva všeobecného sociálneho poistenia.
- 19 Oberster Gerichtshof sa domnieva, že otázka, či pána Santera treba považovať za „cestujúceho“, je rozhodujúca pre uplatnenie režimu zodpovednosti podľa Montrealského dohovoru. Tento súd poznamenáva, že definícia tohto pojmu neexistuje ani v Montrealskom dohovore a ani v judikatúre Súdneho dvora. Navyše pripomína, že let uskutočnený na osobitný účel viaceré súdy považujú za „leteckú prácu“ a nie za komerčnú dopravu. Vnútroštátny súd má však pochybnosti, pokiaľ ide o možnosť považovať pána Santera za „cestujúceho“ či za „člena posádky“ alebo „tretiu osobu“. Zastáva názor, že na ochranu práv spotrebiteľov treba zabezpečiť minimálnu úroveň poistenia, a že pojem „cestujúci“ je potrebné v práve Únie a v Montrealskom dohovore vykladať jednotne.

20 Za týchto podmienok Oberster Gerichtshof rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 3 písm. g) nariadenia č. 785/2004 vykladať v tom zmysle, že osoba na palube vrtuľníka leteckého dopravcu Spoločenstva,

— ktorá je síce prepravovaná na zmluvnom základe (konkrétne na základe zmluvy medzi leteckým dopravcom a zamestnávateľom osoby),

— avšak účelom prepravy je vykonať určitú pracovnú úlohu (konkrétne odstrel lavíny),

a

— ktorá sa na vykonaní tejto úlohy aktívne zúčastňuje tým, že pôsobí ako ‚navigátor znalý miesta‘ a na pokyn pilota má otvoriť počas letu dvere vrtuľníka, a potom ich určitým spôsobom a po určitú dobu držať otvorené,

a) je ‚cestujúcim‘?

alebo

b) patrí k ‚členom letovej posádky a palubného personálu‘?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku písm. a):

Má sa článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru vykladať v tom zmysle, že pod pojem ‚cestujúci‘ sa zahŕňa aj ‚cestujúci‘ v zmysle článku 3 písm. g) nariadenia č. 785/2004?

3. V prípade zápornej odpovede na druhú otázku:

Má sa článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru vykladať v tom zmysle, že osoba na palube vrtuľníka leteckého dopravcu Spoločenstva sa za podmienok uvedených v prvej otázke považuje za ‚cestujúceho‘?

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

21 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 3 písm. g) nariadenia č. 785/2004 má vykladať v tom zmysle, že osoba na palube vrtuľníka leteckého dopravcu Spoločenstva, ktorá je prepravovaná na základe zmluvy uzatvorenej medzi zamestnávateľom tejto osoby a týmto leteckým dopravcom na účely plnenia osobitnej úlohy, ako je úloha dotknutá vo veci samej, je „cestujúcim“ alebo patrí k „členom letovej posádky a palubného personálu“ v zmysle tohto ustanovenia.

22 Na odpoveď na túto otázku treba pripomenúť, že pojem „cestujúci“, v zmysle článku 3 písm. g) nariadenia č. 785/2004, zahŕňa každú osobu, ktorá sa zúčastňuje na lete so súhlasom leteckého dopravcu alebo prevádzkovateľa lietadla, s výnimkou členov letovej posádky a palubného personálu, ktorý je v službe.

23 Z toho vyplýva, že zaradenie osoby do kategórie člen letovej posádky alebo palubný personál predstavuje výnimku z pravidla, podľa ktorého táto osoba patrí do kategórie cestujúci.

- 24 Na úvod treba pripomenúť, že z ustálenej judikatúry vyplýva, že výnimky treba vykladať striktné, aby všeobecné pravidlá neboli zbavené svojho zmyslu (pozri rozsudok Komisia/Spojené kráľovstvo, C-346/08, EU:C:2010:213, bod 39 a citovanú judikatúru).
- 25 V dôsledku toho treba v prvom rade preskúmať, či žalovaný vo veci samej nepatrí do kategórie „člen letovej posádky“ alebo „člen palubného personálu“.
- 26 Ako vyplýva zo skutkových okolností uvedených vnútroštátnym súdom, v prejednávanej veci pán Santer, ako zamestnanec spoločnosti prevádzkujúcej lyžiarske zjazdovky, uskutočnil let ako „navigátor znály miesta“ a jeho úlohou bolo na pokyn pilota otvoriť počas letu dvere vrtuľníka a potom ich určitým spôsobom a po určitú dobu držať otvorené.
- 27 Z toho vyplýva, že pán Santer nevykonával úlohy súvisiace s riadením lietadla a v dôsledku toho nepatrí do kategórie „člen letovej posádky“.
- 28 Okrem toho, na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Wucher, skutočnosť, že úlohou pána Santera bolo na pokyn pilota otvoriť dvere, nie je postačujúca na zaradenie pána Santera do kategórie „člen palubného personálu“. Pilot je totiž za každých okolností ako kapitán posádky oprávnený vydávať pokyny všetkým osobám na palube lietadla, vrátane cestujúcich.
- 29 Z toho vyplýva, že pán Santer nepatrí ani do kategórie „člen palubného personálu“.
- 30 V dôsledku toho treba konštatovať, že osobu, akou je pán Santer, treba považovať za cestujúceho v zmysle nariadenia č. 785/2004.
- 31 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy sa má článok 3 písm. g) nariadenia č. 785/2004 vykladať v tom zmysle, že osoba na palube vrtuľníka leteckého dopravcu Spoločenstva, ktorá je prepravovaná na základe zmluvy uzatvorenej medzi zamestnávateľom tejto osoby a týmto leteckým dopravcom na účely plnenia osobitnej úlohy, akou je úloha dotknutá vo veci samej, je „cestujúcim“ v zmysle tohto ustanovenia.

O druhej a tretej otázke

- 32 Svojou druhou a treťou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 17 Montrealského dohovoru má vykladať v tom zmysle, že osoba, ktorá spadá pod pojem „cestujúci“ v zmysle článku 3 písm. g) nariadenia č. 785/2004, spadá aj pod pojem „cestujúci“ v zmysle uvedeného článku 17.
- 33 V tejto súvislosti je nesporné, že ustanovenia Montrealského dohovoru tvoria integrálnu súčasť právneho poriadku Únie a Súdny dvor má právomoc vydať rozhodnutie v prejudiciálnom konaní týkajúcom sa jeho výkladu (pozri rozsudky IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 36 a citovanú judikatúru, bod 40 a Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 20 a citovanú judikatúru).
- 34 Uvedený dohovor sa stal uplatniteľným na vnútroštátne lety v rámci jedného členského štátu na základe nariadenia č. 2027/97, ktorého cieľom je zabezpečiť rovnakú úroveň a rozsah zodpovednosti v medzinárodnej ako aj vnútroštátnej leteckej doprave v rámci Spoločenstva.
- 35 Ako vyplýva z rozhodnutia vnútroštátneho súdu, Wucher spadá pod pojem „letecký dopravca Spoločenstva“, na ktorého sa nariadenie č. 2027/97 vzťahuje, pretože je leteckým dopravným podnikom s platnou prevádzkovou licenciou vydanou Rakúskou republikou v súlade s ustanoveniami nariadenia 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).

- 36 Treba teda overiť, či vo veci samej sú splnené ďalšie podmienky uplatnenia Montrealského dohovoru. V tejto súvislosti treba zistiť, či pán Santer spadá pod pojem „cestujúci“ v zmysle tohto dohovoru, čo znamená, že treba overiť, či cieľom predmetného letu bola „preprava cestujúcich“ v zmysle uvedeného dohovoru.
- 37 Vzhľadom na tieto účely treba konštatovať, že podľa článku 3 ods. 1 a 2 Montrealského dohovoru postavenie „cestujúceho“ v zmysle tohto dohovoru je viazané na vydanie individuálneho alebo kolektívneho prepravného dokumentu, ktorého obsah definuje uvedený odsek 1 alebo, alternatívne, iný druh dokumentu s takým obsahom.
- 38 Z článku 3 ods. 5 uvedeného dohovoru však tiež vyplýva, že nedodržanie ustanovení predchádzajúcich odseku 5 tohto článku nemá vplyv na existenciu alebo platnosť zmluvy o preprave, ktorá napriek tomu podlieha pravidlám tohto dohovoru, vrátane tých, ktoré sa týkajú obmedzenia zodpovednosti.
- 39 Ak teda existuje zmluva o preprave a ak sú splnené ostatné podmienky na uplatnenie uvedeného dohovoru, je tento dohovor uplatniteľný bez ohľadu na formu zmluvy o preprave.
- 40 Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že pán Santer, zamestnanec spoločnosti Ötztaler, vykonával ako člen lavínovej komisie, zodpovedný za bezpečnosť lyžiarskych zjazdoviek v ľadovcovej oblasti, svoju úlohu odstrelu lavín ako časť svojej každodennej práce. Navyše práve na zmluvnom základe Wucher prepravovala pána Santera a ďalších zamestnancov spoločnosti Ötztaler z miesta odletu vrtuľníka na miesta, kde bolo treba vykonať odstrel lavín, a napokon späť na miesto odletu.
- 41 Z toho vyplýva, že cieľom predmetného letu bola preprava zamestnancov spoločnosti Ötztaler na miesta, kde mali vykonať svoju každodennú prácu.
- 42 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že článok 17 Montrealského dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že osoba, ktorá spadá pod pojem „cestujúci“ v zmysle článku 3 písm. g) nariadenia č. 785/2004, spadá aj pod pojem „cestujúci“ v zmysle článku 17 tohto dohovoru, ak táto osoba bola prepravená na základe „zmluvy o preprave“ v zmysle článku 3 uvedeného dohovoru.

O trovách

- 43 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 (prvá komora) rozhodol takto:

1. Článok 3 písm. g) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel sa má vykladať v tom zmysle, že osoba na palube vrtuľníka leteckého dopravcu Spoločenstva, ktorá je prepravovaná na základe zmluvy uzatvorenej medzi zamestnávateľom tejto osoby a týmto leteckým dopravcom na účely plnenia osobitnej úlohy, akou je úloha dotknutá vo veci samej, je „cestujúcim“ v zmysle tohto ustanovenia.
2. Článok 17 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzavretého v Montreale 28. mája 1999, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 na základe článku 300 ods. 2 ES a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001, sa má vykladať v tom zmysle, že osoba, ktorá spadá pod pojem

„cestujúci“ v zmysle článku 3 písm. g) nariadenia č. 785/2004, spadá aj pod pojem „cestujúci“ v zmysle článku 17 tohto dohovoru, ak táto osoba bola prepravená na základe „zmluvy o preprave“ v zmysle článku 3 uvedeného dohovoru.

Podpisy