Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

z 5. júna 2025*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Medzinárodná letecká doprava – Montrealský dohovor – Zodpovednosť leteckého dopravcu – Článok 19 – Škoda spôsobená omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu – Článok 31 ods. 2 – Lehoty na podanie reklamácie – Reklamácia podaná pred dátumom, keď bola dotknutá batožina daná k dispozícii osobe, ktorej je určená“

Vo veci C-292/24,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ podaný rozhodnutím Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko) z 2. januára 2024 a doručený Súdnemu dvoru 25. apríla 2024, ktorý súvisí s konaním:

AD

proti

Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal,

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda ôsmej komory S. Rodin (spravodajca), sudcovia N. Piçarra a O. Spineanu-Matei,

generálny advokát: M. Szpunar,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– AD, v zastúpení: M. Hotes, Rechtsanwalt,

– Európska komisia, v zastúpení: G. von Rintelen a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

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

* Jazyk konania: nemčina.

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 31 ods. 2 druhej vety 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, 2001, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491) (ďalej len „Montrealský dohovor“), ktorý pokiaľ ide o Európsku úniu, nadobudol platnosť 28. júna 2004.

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi AD, cestujúcim v leteckej doprave, a spoločnosťou Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal (ďalej len „Iberia“), leteckou spoločnosťou, vo veci zodpovednosti tejto spoločnosti za škodu spôsobenú omeškaním pri leteckej preprave batožiny AD a osôb, ktoré s ním cestovali.

Právny rámec

Montrealský dohovor

3 V treťom odôvodnení Montrealského dohovoru štáty, ktoré sú jeho zmluvnými stranami, uznávajú „dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“.

4 V piatom odôvodnení dohovoru sa uvádza, že „spoločná akcia štátov týkajúca sa ďalšieho zosúlaďovania a kodifikácie niektorých pravidiel upravujúcich medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom nového dohovoru je najprimeranejším prostriedkom na dosiahnutie spravodlivého vyváženia záujmov“.

5 Článok 19 Montrealského dohovoru, nazvaný „Omeškanie“, stanovuje:

„Dopravca je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu. Dopravca však nie je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním, ak dokáže, že on, jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré môžu byť odôvodnene požadované na zabránenie škody, alebo že z jeho alebo ich strany nebolo možné vykonať takéto opatrenia.“

6 Článok 31 tohto dohovoru, nazvaný „Včasné oznámenie reklamácií“, stanovuje:

„1. Prijatie zapísanej batožiny alebo nákladu bez reklamácie osobou, ktorá je oprávnená na ich dodanie, je dôkazom *prima facie*, že tieto boli dodané v dobrom stave a v súlade s prepravným dokumentom alebo záznamom uloženým iným spôsobom, ako je uvedené v odseku 2 článku 3 a odseku 2 článku 4.

2. V prípade škody musí osoba, ktorá je oprávnená na dodanie prepravovaných vecí, vzniesť reklamáciu voči dopravcovi ihneď po zistení škody a najneskôr do siedmich dní po dni prijatia zapísanej batožiny a do 14 dní po dni prijatia nákladu. V prípade omeškania musí byť reklamácia vznesená najneskôr do 21 dní po dni, keď jej boli batožina alebo náklad dané k dispozícii.

3. Každá reklamácia musí mať písomnú formu a musí byť odovzdaná alebo odoslaná v horeuvedených lehotách.

4. Ak v horeuvedenej lehote nebola vznesená reklamácia, proti dopravcovi nemožno začať konanie s výnimkou podvodu z jeho strany.“

Právo Únie

7 Podľa článku 3 ods. 1 nariadenia 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, 1997, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489), zmeneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002 (Ú. v. ES L 140, 2002, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246), „zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť“.

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

8 AD a dve ďalšie osoby uskutočnili 15. decembra 2021 let rezervovaný v Iberii z Frankfurtu nad Mohanom (Nemecko) do Panama City (Panama) s medzipristátím v Madride (Španielsko). Keďže ich batožina nedorazila do Panama City včas, AD v ten istý deň nahlásil stratu tejto batožiny a telefonicky kontaktoval oddelenie hľadania batožiny spoločnosti Iberia.

9 V dôsledku tejto situácie AD a osoby, ktoré s ním cestovali, odložili svoju ďalšiu cestu a AD v kontaktnom formulári spoločnosti Iberia uviedol, že si želá, aby ho spoločnosť Iberia osobne kontaktovala najneskôr 18. decembra 2021, inak si kúpia náhradné vybavenie a budú pokračovať v ceste. Keďže spoločnosť Iberia neodpovedala, kúpili si toto náhradné vybavenie. Až po zakúpení tohto vybavenia dorazila uvedená batožina 20. decembra 2021 do Panama City.

10 Žalobou podanou na Amtsgericht Frankfurt am Main (Okresný súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko) sa AD domáhal od spoločnosti Iberia na základe svojich vlastných práv, ako aj práv, ktoré mu postúpili osoby, ktoré s ním cestovali, náhrady nákladov na uvedené náhradné vybavenie, cestovných nákladov a ceny leteniek za náhradný let.

11 Rozsudkom z 30. januára 2023 tento súd zamietol túto žalobu z dôvodu, že lehota na vznesenie reklamácie stanovená v článku 31 ods. 2 druhej vete Montrealského dohovoru nebola dodržaná a že sa neuplatňuje ani výnimka stanovená v článku 31 ods. 4 tohto dohovoru.

12 AD podal proti tomuto rozsudku odvolanie na Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko), ktorý je súdom, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania.

13 AD zastáva názor, že jeho vyhlásenie, ktorým spoločnosti Iberia stanovil lehotu, aby ho najneskôr 18. decembra 2021 kontaktovala, predstavovalo predbežnú reklamáciu, v ktorej bola spoločnosť Iberia náležite informovaná o bezprostredne hroziacej škode a ktorou bola dodržaná lehota stanovená v článku 31 ods. 2 druhej vete Montrealského dohovoru. Vzhľadom na to, že spoločnosť Iberia vedela, že AD nebol osobne kontaktovaný v lehote, ktorú stanovil, a že k tomuto dátumu nebola predmetná batožina doručená, vedela už o vzniku škody v zmysle tohto ustanovenia k uvedenému dátumu. Nebolo preto potrebné určiť novú lehotu po doručení tejto batožiny.

14 Iberia sa naopak domnieva, že vznik škody možno skutočne posúdiť až po doručení uvedenej batožiny.

15 Za týchto podmienok Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Stanovuje článok 31 ods. 2 druhá veta Montrealského dohovoru absolútnu prekluzívnu lehotu a má sa nevyhnutne vykladať v tom zmysle, že reklamácia sa musí vzniesť do 21 dní po doručení batožiny alebo sa táto reklamácia môže vzniesť už pred doručením batožiny?“

O prejudiciálnej otázke

16 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 31 ods. 2 druhá veta Montrealského dohovoru vykladať v tom zmysle, že reklamácia z dôvodu omeškania pri preprave batožiny sa musí bezpodmienečne vzniesť v lehote 21 dní odo dňa, keď bola dotknutá batožina daná k dispozícii osobe, ktorej je určená, alebo že túto reklamáciu možno vzniesť pred týmto dátumom.

17 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa článku 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97, zmeneného nariadením č. 889/2002, sa zodpovednosť leteckého dopravcu Európskej únie za cestujúcich a ich batožinu riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť.

18 V dôsledku toho odo dňa nadobudnutia platnosti Montrealského dohovoru, pokiaľ ide o Úniu, teda od 28. júna 2004, tvoria ustanovenia tohto dohovoru neoddeliteľnú súčasť právneho poriadku Únie a Súdny dvor má právomoc rozhodovať v prejudiciálnom konaní o jeho výklade (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 17. februára 2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, body 22 a 23, ako aj citovanú judikatúru).

19 Pokiaľ ide o takýto výklad, článok 31 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z 23. mája 1969 (Zbierka zmlúv Organizácie Spojených národov, zv. 1155, s. 331), ktorý odzrkadľuje medzinárodné obyčajové právo a ktorého ustanovenia sú súčasťou právneho poriadku Únie, 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 (rozsudok z 20. októbra 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, bod 22 a citovaná judikatúra).

20 V tejto súvislosti predovšetkým zo znenia článku 31 ods. 2 druhej vety Montrealského dohovoru vyplýva, že v prípade omeškania s vydaním batožiny alebo nákladu je osoba, ktorej sú určené, povinná vzniesť svoju reklamáciu dopravcovi najneskôr 21 dní odo dňa, keď jej boli batožina alebo náklad dané k dispozícii.

21 Hoci toto ustanovenie stanovuje na vznesenie takej reklamácie prekluzívnu lehotu 21 dní odo dňa, keď bola batožina daná k dispozícii, určuje len posledný deň lehoty, po uplynutí ktorej už v zásade nie je možné platne vzniesť túto reklamáciu. Z doslovného výkladu znenia tohto ustanovenia vyplýva, že uvedenú reklamáciu možno vzniesť kedykoľvek medzi zistením omeškania s doručením batožiny alebo nákladu a uplynutím tejto lehoty, a teda aj pred týmto dátumom.

22 Za týchto podmienok treba konštatovať, že hoci článok 31 ods. 2 Montrealského dohovoru výslovne nestanovuje možnosť vzniesť reklamáciu pred dátumom, keď bola dotknutá batožina daná k dispozícii, toto ustanovenie možno vykladať v tom zmysle, že reklamáciu na jeho základe možno vzniesť pred týmto dátumom.

23 Ďalej treba určiť, či je tento výklad založený na znení článku 31 ods. 2 druhej vety Montrealského dohovoru podporený kontextom, ku ktorému sa toto ustanovenie viaže.

24 V tejto súvislosti treba po prvé uviesť, že článok 31 ods. 1 Montrealského dohovoru stanovuje, že prijatie zapísanej batožiny alebo nákladu bez reklamácie osobou, ktorá je oprávnená na ich dodanie, je dôkazom *prima facie*, že tieto boli dodané v dobrom stave a v súlade s prepravným dokumentom alebo záznamom uloženým iným spôsobom, ako je uvedené v článku 3 ods. 2 tohto dohovoru.

25 Cieľom reklamácie, o akú ide vo veci samej, podanej cestujúcim leteckému dopravcovi, je teda oznámiť tomuto dopravcovi, že zapísaná batožina nebola dodaná v dobrom stave a/alebo v súlade s prepravným dokumentom alebo záznamom uloženým iným spôsobom, ako je uvedené v článku 3 ods. 2 uvedeného dohovoru (pozri v tomto zmysle rozsudok z 12. apríla 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, bod 50), najmä pokiaľ ide o okamih, v ktorom sa toto dodanie malo uskutočniť.

26 Po druhé podľa článku 19 prvej vety Montrealského dohovoru „dopravca je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu“.

27 Z toho vyplýva, že článok 31 ods. 1 tohto dohovoru v spojení s článkom 19 prvou vetou uvedeného dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že reklamácia dotknutého cestujúceho, ako je tá podaná vo veci samej, má za cieľ informovať leteckého dopravcu o existencii škody spôsobenej omeškaním v leteckej preprave batožiny alebo nákladu (pozri analogicky rozsudok z 12. apríla 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, bod 52).

28 Treba teda konštatovať, že z kontextu, do ktorého patrí článok 31 ods. 2 druhá veta Montrealského dohovoru, tiež vyplýva, že škodu spôsobenú omeškaním pri preprave batožiny v leteckej doprave musí byť možné oznámiť leteckému dopravcovi od okamihu, keď sa dotknutý cestujúci dozvie o tomto omeškaní, a najneskôr do 21 dní odo dňa, keď mu bola táto batožina daná k dispozícii, bez toho, aby tento cestujúci musel čakať, kým mu uvedená batožina bude daná k dispozícii.

29 Toto konštatovanie je okrem toho potvrdené skutočnosťou, že ako vyplýva z článku 19 druhej vety Montrealského dohovoru, dopravca nie je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním, ak dokáže, že on, jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré môžu byť odôvodnene požadované na zabránenie škody, alebo že z jeho alebo ich strany nebolo možné vykonať takéto opatrenia.

30 Ako totiž v podstate uviedol vnútroštátny súd v návrhu na začatie prejudiciálneho konania, oznámenie reklamácie týkajúcej sa omeškania pri preprave batožiny dotknutému prepravcovi pred dátumom, keď je dotknutá batožina daná k dispozícii osobe, ktorej je určená, tomuto dopravcovi umožňuje čo najrýchlejšie zhromaždiť podklady potrebné na to, aby mohol predložiť takýto dôkaz, a byť tak zbavený svojej zodpovednosti podľa tohto ustanovenia.

31 Napokon výklad uvedený v bode 22 tohto rozsudku je tiež v súlade s cieľmi, ktoré sleduje Montrealský dohovor. Podľa tretieho odôvodnenia tohto dohovoru sa totiž zmluvné štáty tohto dohovoru, ktoré uznávajú „dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“, rozhodli stanoviť režim objektívnej zodpovednosti leteckých dopravcov. Ako vyplýva z piateho odôvodnenia dohovoru, takýto režim zahŕňa „spravodlivé vyváženie záujmov“ leteckých dopravcov a cestujúcich [pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. júla 2023, Austrian Airlines (Prvá pomoc na palube lietadla), C-510/21, EU:C:2023:550, bod 25 a citovanú judikatúru].

32 Výklad článku 31 ods. 2 druhej vety uvedeného dohovoru, ktorý by vylučoval možnosť dotknutých cestujúcich vzniesť reklamáciu z dôvodu omeškania pri preprave batožiny pred dátumom, keď im bola ich batožina daná k dispozícii, by pritom narušil túto rovnováhu tým, že by podmieňoval splnenie formálnej náležitosti vznesenia reklamácie ďalšou podmienkou, ktorá nie je nevyhnutná, a okrem toho by bol v rozpore so záujmami dopravcov, ako to vyplýva z bodu 30 tohto rozsudku.

33 Z vyššie uvedeného vyplýva, že na položenú otázku treba odpovedať tak, že článok 31 ods. 2 druhá veta Montrealského dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že reklamácia z dôvodu omeškania pri preprave batožiny môže byť vznesená pred dátumom, keď bola dotknutá batožina daná k dispozícii osobe, ktorej je určená.

O trovách

34 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 (ôsma komora) rozhodol takto:

Článok 31 ods. 2 druhá veta 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,

sa má vykladať v tom zmysle, že:

reklamácia z dôvodu omeškania pri preprave batožiny môže byť vznesená pred dátumom, keď bola dotknutá batožina daná k dispozícii osobe, ktorej je určená.

Podpisy