STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA JÁNA MAZÁKA
přednesené dne 26. ledna 2010[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Španělsko) položil Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Zahrnuje mez odpovědnosti, na kterou odkazuje čl. 22 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, jak majetkovou, tak i nemajetkovou újmu způsobenou ztrátou zavazadla?“

2. Předkládající soud se domnívá, že odpověď Soudního dvora na tuto otázku je nezbytná k tomu, aby mohl rozhodnout o žalobě na náhradu škody způsobené ztrátou zavazadla A. Walze, kterou posledně uvedený podal proti letecké společnosti Clickair S.A. (dále jen „společnost Clickair“).

3. Ke ztrátě zavazadla došlo dne 4. června 2007 při letu z Barcelony do Porta, který zajišťovala společnost Clickair. Axel Walz zaregistroval pro tento let zavazadla, která mu však po příletu do Porta nebyla navrácena.

4. Axel Walz požaduje náhradu škody v celkové výši 3 200 eur, z nichž 2 700 eur odpovídá hodnotě ztracených zavazadel a 500 eur nemajetkové újmě způsobené touto ztrátou. Společnost Clickair zpochybňuje výši požadované škody z důvodu překročení meze odpovědnosti v případě ztráty zavazadel, stanovené v čl. 22 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999 (dále jen „Montrealská úmluva“).

5. Předkládající soud s poukazem na to, že Montrealská úmluva nerozlišuje podle druhu

1 — Původní jazyk: francouzština.

újmy, na kterou se vztahuje odpovědnost dopravce, vychází z předpokladu, že mez odpovědnosti dopravce by měla zahrnovat jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu. Uvádí však, že čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy lze vykládat několika způsoby. Poukazuje obzvláště na rozhodnutí Audiencia Provincial de Barcelona ze dne 2. července 2008, podle kterého mez odpovědnosti v případě ztráty zavazadel, stanovená v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, nezahrnuje společně jak majetkovou, tak nemajetkovou újmu. Podle tohoto rozhodnutí je majetková újma ohraničena určitou mezí, zatímco nemajetková újma podléhá mezi jiné, která dosahuje stejné výše [2].

6. Písemná vyjádření byla Soudnímu dvoru předložena žalobcem v původním řízení, žalovanou v původním řízení, jakož i Komisí. Žalovaná v původním řízení požádala Soudní dvůr o to, aby se konalo jednání, které proběhlo dne 10. prosince 2009 za přítomnosti zástupců žalované v původním řízení, jakož i Komise.

Právní rámec

Montrealská úmluva

7. Montrealská úmluva [3] je výsledkem mezinárodní diplomatické konference o leteckém právu, která se konala v Montrealu od 10. do 28. května 1999. Společenství ji podepsalo dne 9. prosince 1999 na základě čl. 300 odst. 2 ES předtím, než byla schválena rozhodnutím Rady ze dne 5. května 2001 [4]. Pro Společenství vstoupila úmluva v platnost dne 28. června 2004.

8. Z preambule Montrealské úmluvy vyplývá, že smluvní státy uznaly „význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“.

9. Články 17 až 37 Montrealské úmluvy tvoří její kapitolu III, nazvanou „Odpovědnost dopravce a rozsah náhrad škody“.

2 — Zástupce žalované v původním řízení na jednání před Soudním dvorem uvedl, že Audiencia Provincial de Barcelona od té doby v tomto ohledu změnila svůj přístup v tom smyslu, že mez odpovědnosti zahrnuje jak nemajetkovou, tak majetkovou újmu.

3 — Úmluva byla vyhotovena ve francouzském, anglickém, arabském, čínském, španělském a ruském jazyce, přičemž všechna tato znění mají stejnou platnost.

4 — Úř. věst. L 194, s. 38. Text úmluvy je připojen k tomuto rozhodnutí.

10. Odpovědnost dopravce v případě ztráty podaných zavazadel je stanovena v čl. 17 odst. 2 této úmluvy následujícím způsobem:

„Dopravce odpovídá za škody vzniklé zničením, ztrátou nebo poškozením zavazadel podaných k přepravě, pouze pokud událost, která způsobila zničení, ztrátu nebo poškození, nastala na palubě letadla nebo v době, kdy bylo zavazadlo podané k přepravě v péči dopravce. Dopravce však neodpovídá za rozsah škody, která vznikla v důsledku skryté závady, vlastnosti nebo vady zavazadla. […]“

11. Odpovědnost dopravce je však omezena. Článek 22 odst. 2 Montrealské úmluvy stanoví toto:

„Při přepravě zavazadel je odpovědnost dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění dodávky omezena na 1000 zvláštních práv čerpání pro každého cestujícího, pokud cestující při podávání zavazadla dopravci neučiní zvláštní prohlášení o významu jeho dodání do místa určení a nezaplatí dodatečný příplatek, pokud byl o to požádán. V tom případě je dopravce povinen zaplatit částku, která nepřevyšuje deklarovanou částku, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než je skutečný zájem cestujícího na dodání zavazadla do místa určení.“

Nařízení (ES) č. 2027/97

12. Ustanovení Montrealské úmluvy týkající se odpovědnosti leteckých dopravců byla začleněna do nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel [5] (dále jen „nařízení č. 2027/97“) [6], které bylo za tímto účelem změněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 [7].

13. Článek 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 stanoví:

„Odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.“

5 — Úř. věst. L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489.

6 — Právní úprava tohoto druhu existuje rovněž u odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři. Jedná se o nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 ze dne 23. dubna 2009 o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod (Úř. věst. L 131, s. 24), které do práva Společenství začleňuje protokol z roku 2002 k Athénské úmluvě o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974.

7 — Úř. věst. L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246.

Posouzení

14. Vzhledem k tomu, že se předběžná otázka týká výkladu ustanovení mezinárodní smlouvy, je třeba úvodem zmínit dva prvky vycházející z judikatury Soudního dvora, jež jsou dle mého názoru důležité pro zodpovězení položené předběžné otázky.

15. Zaprvé Montrealská úmluva, jakožto dohoda uzavřená na základě čl. 300 odst. 2 ES, představuje nedílnou součást právního řádu Společenství, takže Soudní dvůr má pravomoc rozhodovat o předběžných otázkách týkajících se jejího výkladu [8].

16. Zadruhé musí být Montrealská úmluva, jakožto mezinárodní smlouva, vykládána podle svého znění a ve světle svých cílů. Články 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 a Vídeňské úmluvy o smluvním právu mezi státy a mezinárodními organizacemi nebo mezi různými mezinárodními organizacemi ze dne 21. března 1986, které jsou vyjádřením obecného mezinárodního obyčejového práva v dané oblasti, v tomto ohledu upřesňují, že smlouva musí být vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím ke svému předmětu a účelu [9]. V tomto ohledu je třeba dále dodat, že výklad Montrealské úmluvy podaný Soudním dvorem by měl přispět k jejímu jednotnému uplatňování nejen v rámci Evropské unie, ale rovněž mezi všemi smluvními státy.

17. Krom toho je třeba připomenout, že výčet pravidel týkajících se odpovědnosti leteckého dopravce, jež jsou uvedena v kapitole III Montrealské úmluvy, která obecně obsahuje kogentní ustanovení, není vyčerpávající [10]. Ustanovení této kapitoly stanoví základní zásady upravující odpovědnost leteckého dopravce, jako jsou zejména právní okolnosti zakládající odpovědnost dopravce, důvody zbavující dopravce odpovědnosti a meze odpovědnosti. Právní úprava dalších otázek souvisejících s odpovědností je ponechána vnitrostátnímu právu.

18. V projednávaném případě obrací předběžná otázka pozornost Soudního dvora na odpovědnost leteckého dopravce z důvodu škody vyplývající ze ztráty zavazadel, a to konkrétně na mez této odpovědnosti.

8 — Viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 30. dubna 1974, Haegeman (181/73, Recueil, s. 449, bod 5); ze dne 30. září 1987, Demirel (12/86, Recueil, s. 3719, bod 7); ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 36); ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Sb. rozh. s. I-5237, bod 43), a ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 28).

9 — Viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 20. listopadu 2001, Jany a další (C-268/99, Recueil, s. I-8615, bod 35) a ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (citovaný v poznámce pod čarou 8, str. 40).

10 — Je nutno konstatovat, že roztříštěnost právní úpravy je pro mezinárodní smlouvy tohoto druhu příznačná.

19. Občanskoprávní odpovědnost, o kterou se zde jedná, vždy předpokládá příčinnou souvislost mezi právní skutečností a vzniklou škodou. Ztráta zavazadel patří podle článků 17, 18 a 19 Montrealské úmluvy mezi právní skutečnosti, jež mohou založit odpovědnost leteckého dopravce v případě vzniku škody. Další právní skutečnosti se vztahují k cestujícím (smrt, zranění nebo zpoždění při přepravě), k nákladu (zničení, ztráta, poškození nebo zpoždění dodávky při přepravě), jakož i k zavazadlům (zničení, ztráta nebo zpoždění dodávky při přepravě).

20. Pokud jde o výše uvedené právní skutečnosti, Montrealská úmluva rozlišuje dva různé režimy odpovědnosti leteckého dopravce v případě vzniku škody. Odpovědnost za újmu způsobenou v případě smrti nebo zranění cestujícího je obecně neomezená, zatímco odpovědnost ve všech ostatních případech, mezi něž patří i ztráta zavazadel, je podle článku 22 Montrealské úmluvy omezena.

21. V případě ztráty zavazadel, která je v projednávané věci relevantní, byla mez odpovědnosti stanovena na 1 000 zvláštních práv čerpání pro každého cestujícího [11]. Uvedená mez odpovědnosti představuje finanční hranici, a tudíž maximální výši náhrady škody, a nikoli omezení obsahu odpovědnosti dopravce, který je vymezen v čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy. Pokud jde přitom o posouzení otázky týkající se rozdílu mezi majetkovou a nemajetkovou újmou, je třeba vycházet z obsahu odpovědnosti v závislosti na typu újmy. V každém případě je mez náhrady škody vždy stejná, bez ohledu na obsah této odpovědnosti.

22. Navíc Montrealská úmluva používá pouze obecného pojmu, kterým je pojem „škoda“, aniž by v tomto ohledu poskytovala jakékoli upřesnění. Ani na základě znění čl. 17 odst. 2 Montrealské úmluvy, ani na základě znění jejího čl. 22 odst. 2 nelze dospět k závěru o vůli smluvních států omezit odpovědnost dopravce na majetkovou nebo naopak na nemajetkovou újmu. Stejně tak Montrealská úmluva neupřesňuje způsob náhrady škody, to znamená, zda je třeba nahradit skutečnou škodu, ušlý zisk nebo rovněž jakoukoli jinou újmu ocenitelnou v penězích. Je věcí vnitrostátního práva, aby vymezilo obsah pojmu „škoda“ a aby upřesnilo způsob její náhrady.

23. V souladu s výše uvedeným se domnívám, že by měl Soudní dvůr na předběžnou otázku odpovědět v tom smyslu, že odpovědnost dopravce je v případě ztráty zavazadel omezena celkem na 1 000 zvláštních práv čerpání pro každého cestujícího, bez ohledu na druh újmy a způsob její náhrady. Vzhledem k tomu, že čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy stanoví použití téže meze rovněž v případě zničení, poškození nebo zpoždění dodávky, platí navrhovaná odpověď i v těchto případech.

11 — Stejná mez je stanovena v případě zničení, poškození nebo zpoždění dodávky zavazadel.

Závěry

24. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji Soudnímu dvoru, aby na předběžnou otázku položenou Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona odpověděl takto:

„Článek 22 odst. 2 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, musí být vykládán v tom smyslu, že při přepravě zavazadel je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění dodávky omezena celkem na 1 000 zvláštních práv čerpání pro každého cestujícího, bez ohledu na druh újmy a způsob její náhrady."