NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
JÁN MAZÁK
prednesené 26. januára 2010[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Španielsko) položil Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Vzťahuje sa obmedzenie zodpovednosti, ktoré je uvedené v článku 22 ods. 2 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzatvoreného v Montreale 28. mája 1999, tak na majetkovú ujmu, ako aj na nemajetkovú ujmu spôsobenú stratou batožiny?“

2. Vnútroštátny súd považuje odpoveď Súdneho dvora na túto otázku za nevyhnutnú na to, aby mohol rozhodnúť o žalobe o náhradu škody za stratu batožiny pána Axela Walza, ktorú tento pán podal proti leteckej spoločnosti Clickair SA (ďalej len „spoločnosť Clickair“).

3. K strate batožiny došlo 4. júna 2007 v rámci letu z Barcelony do Porta, ktorý zabezpečovala spoločnosť Clickair. Pán Walz mal v rámci tohto letu zapísanú batožinu, ale po jeho prílete do Porta mu batožina nebola vrátená.

4. Pán Walz sa domáha náhrady škody v celkovej sume 3 200 eur, z čoho 2 700 eur zodpovedá hodnote stratenej batožiny a 500 eur nemajetkovej ujme spôsobenej touto stratou. Spoločnosť Clickair namieta proti sume nárokovanej náhrady škody z dôvodu prekročenia obmedzenia zodpovednosti v prípade straty batožiny stanoveného článkom 22 ods. 2 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzatvoreného v Montreale 28. mája 1999 (ďalej len „Montrealský dohovor“).

5. Vnútroštátny súd poznamenal, že Montrealský dohovor neobsahuje rozdiely v závislosti

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

od druhu škody, s ktorou je spojená zodpovednosť dopravcu, a vychádzal z predpokladu, že obmedzenie zodpovednosti dopravcu sa týka tak nemajetkovej, ako aj majetkovej ujmy. Uvádza však, že je možných viac výkladov článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru. Upozornil najmä na rozhodnutie Audiencia Provincial de Barcelona z 2. júla 2008, podľa ktorého obmedzenie zodpovednosti v prípade straty batožiny stanovené článkom 22 ods. 2 Montrealského dohovoru nezahŕňa spolu majetkovú aj nemajetkovú ujmu; podľa tohto rozhodnutia na jednej strane majetková ujma podlieha obmedzeniu, ale na druhej strane nemajetková ujma podlieha samostatnému obmedzeniu v tej istej výške [2].

6. Žalobca vo veci samej, žalovaná vo veci samej, ako aj Komisia predložili Súdnemu dvoru písomné pripomienky. Žalovaná vo veci samej požiadala Súdny dvor, aby sa konalo pojednávanie, ktoré sa uskutočnilo 10. decembra 2009 v prítomnosti zástupcov žalovanej vo veci samej, ako aj Komisie.

Právny rámec

Montrealský dohovor

7. Montrealský dohovor [3] predstavuje výsledok Medzinárodnej diplomatickej konferencie o leteckom práve, ktorá sa konala v Montreale od 10. do 28. mája 1999. Bol podpísaný Spoločenstvom 9. decembra 1999 na základe článku 300 ods. 2 ES a následne schválený rozhodnutím Rady z 5. apríla 2001 [4]. Pokiaľ ide o Spoločenstvo, nadobudol účinnosť 28. júna 2004.

8. Z preambuly Montrealského dohovoru vyplýva, že zmluvné štáty uznali „dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“.

9. Články 17 až 37 Montrealského dohovoru tvoria jeho tretiu kapitolu nazvanú „Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škody“.

2 — Na pojednávaní na Súdnom dvore zástupca žalovanej vo veci samej uviedol, že Audiencia Provincial de Barcelona už odvtedy v tejto súvislosti zmenila svoj prístup v tom zmysle, že obmedzenie zodpovednosti zahŕňa tak nemajetkovú, ako aj majetkovú ujmu.

3 — Dohovor bol vypracovaný vo francúzskom, v anglickom, arabskom, čínskom, španielskom a ruskom jazyku; každé z týchto znení je záväzné.

4 — Ú. v. ES L 194, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491. Znenie dohovoru je pripojené k tomuto rozhodnutiu.

10. Zodpovednosť dopravcu v prípade straty zapísanej batožiny je upravená v článku 17 ods. 2 tohto dohovoru takto:

„Dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade zničenia, straty alebo poškodenia zapísanej batožiny iba v prípade, keď sa udalosť, ktorá zapríčinila zničenie, stratu, alebo poškodenie, udiala na palube lietadla alebo kedykoľvek v čase, keď mal dopravca zapísanú batožinu na starosti. Avšak dopravca nie je zodpovedný v tom rozsahu, v ktorom škoda vznikla v dôsledku vnútornej závady, povahy alebo vady batožiny. …“

11. Zodpovednosť dopravcu je však obmedzená. Článok 22 ods. 2 Montrealského dohovoru stanovuje toto:

„Pri preprave batožiny je zodpovednosť dopravcu v prípade zničenia, straty, poškodenia alebo omeškania obmedzená na 1 000 práv osobitného čerpania pre každého cestujúceho, pokiaľ cestujúci v čase, keď dopravcovi odovzdával zapísanú batožinu, neurobil osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní batožiny v mieste určenia a nezaplatil dodatočnú sumu, ak sa to v takomto prípade požaduje. V tomto prípade bude dopravca povinný zaplatiť sumu neprevyšujúcu vyhlásenú sumu, ak nepreukáže, že táto suma je väčšia než skutočný záujem cestujúceho na dodaní v mieste určenia.“

Nariadenie (ES) č. 2027/97

12. Ustanovenia Montrealského dohovoru týkajúce sa zodpovednosti leteckého dopravcu boli zaradené do nariadenia Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave [5] (ďalej len „nariadenie č. 2027/97“) [6], ktoré bolo na tieto účely zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002 [7].

13. Článok 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 stanovuje:

„Zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť.“

5 — Ú. v. ES L 285, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489.

6 — Právna úprava tohto typu existuje takisto, pokiaľ ide o zodpovednosť dopravcov v preprave cestujúcich po mori. Ide o nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 z 23. apríla 2009 o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd (Ú. v. EÚ L 131, s. 24), ktoré zaraduje do práva Spoločenstva Protokol z roku 2002 k Aténskemu dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 1974.

7 — Ú. v. ES L 140, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246.

Posúdenie

14. Keďže sa prejudiciálna otázka týka výkladu ustanovení medzinárodnej zmluvy, je potrebné najprv uviesť dve skutočnosti vyplývajúce z judikatúry Súdneho dvora, ktoré sú podľa mňa dôležité na účely odpovede na položenú prejudiciálnu otázku.

15. V prvom rade je Montrealský dohovor ako dohoda uzatvorená na základe článku 300 ods. 2 ES neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Spoločenstva, takže Súdny dvor má právomoc vydať rozhodnutie v prejudiciálnom konaní týkajúcom sa jeho výkladu [8].

16. V druhom rade sa Montrealský dohovor ako medzinárodná zmluva musí vykladať v závislosti od jeho znenia, ako aj vzhľadom na jeho ciele. Článok 31 Viedenského dohovoru z 23. mája 1969 o zmluvnom práve a článok 31 Viedenského dohovoru z 21. marca 1986 o zmluvnom práve medzi štátmi a medzinárodnými organizáciami alebo medzi medzinárodnými organizáciami, ktoré dali medzinárodnému obyčajovému právu v danej oblasti formálnu podobu, v tejto súvislosti stanovujú, že zmluva sa musí 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 [9]. V tejto súvislosti je potrebné ešte dodať, že výklad Montrealského dohovoru podaný Súdnym dvorom by mal prispieť k jeho jednotnému uplatňovaniu nielen v rámci Európskej únie, ale takisto vo všetkých zmluvných štátoch.

17. Okrem toho je potrebné pripomenúť, že pravidlá týkajúce sa zodpovednosti leteckého dopravcu uvedené v kapitole III Montrealského dohovoru, ktorý obsahuje v zásade kogentné ustanovenia, nie sú vyčerpávajúce [10]. Ustanovenia tejto kapitoly stanovujú základné zásady upravujúce zodpovednosť leteckého dopravcu, ako najmä právne skutočnosti zakladajúce zodpovednosť, dôvody oslobodenia od zodpovednosti a obmedzenie zodpovednosti. Právna úprava ostatných otázok týkajúcich sa zodpovednosti je ponechaná na vnútroštátne právne poriadky.

18. V predmetnom prípade prejudiciálna otázka upriamuje pozornosť Súdneho dvora na zodpovednosť vzniknutú leteckému dopravcovi z dôvodu škody vyplývajúcej zo straty batožiny, konkrétne na obmedzenie tejto zodpovednosti.

8 — Pozri v tomto zmysle rozsudky z 30. apríla 1974, Haegeman, 181/73, Zb. s. 449, bod 5; z 30. septembra 1987, Demirel, 12/86, Zb. s. 3719, bod 7; z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 36; z 10. júla 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Zb. s. I-5237, bod 43, a z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb. s. I-11061, bod 28.

9 — Pozri v tomto zmysle rozsudky z 20. novembra 2001, Jany a i., C-268/99, Zb. s. I-8615, bod 35, a IATA a ELFAA, už citovaný v poznámke pod čiarou 8, bod 40.

10 — Je potrebné konštatovať, že to, že právna úprava je len čiastočná, je typické pre medzinárodné zmluvy takéhoto druhu.

19. Občianskoprávna zodpovednosť, o ktorú tu ide, predpokladá vždy existenciu škody, ktorá je príčinnou súvislosťou spojená s právnou skutočnosťou. Strata batožiny patrí medzi právne skutočnosti, ktoré môžu zakladať zodpovednosť leteckého dopravcu v prípade škody, a to podľa článkov 17, 18 a 19 Montrealského dohovoru. Ďalšie právne skutočnosti sa týkajú cestujúcich (smrť, zranenie alebo omeškanie pri preprave), nákladu (zničenie, strata, poškodenie alebo omeškanie pri preprave), ako aj batožiny (zničenie, poškodenie alebo omeškanie pri preprave).

20. Pokiaľ ide o vyššie uvedené právne skutočnosti, Montrealský dohovor rozlišuje dva rozdielne režimy zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade škody. Zodpovednosť za škodu vzniknutú v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho je v zásade neobmedzená, kým zodpovednosť vzniknutá vo všetkých ostatných prípadoch, medzi ktoré sa zaraďuje aj zodpovednosť za stratu batožiny, je obmedzená v súlade s článkom 22 Montrealského dohovoru.

21. V prípade straty batožiny, o ktorú ide v predmetnom prípade, bolo obmedzenie zodpovednosti stanovené na 1 000 práv osobitného čerpania pre každého cestujúceho [11]. Uvedené obmedzenie zodpovednosti predstavuje finančnú hranicu, teda strop náhrady škody, a nie obmedzenie obsahu zodpovednosti dopravcu, tak ako je definovaný v článku 17 ods. 2 Montrealského dohovoru. Pri skúmaní otázky rozlišovania medzi majetkovou a nemajetkovou ujmou ide o obsah zodpovednosti v závislosti od jednotlivých druhov škôd. V každom prípade obmedzenie náhrady škody je stále to isté, bez ohľadu na obsah tejto zodpovednosti.

22. Montrealský dohovor navyše používa len všeobecný pojem, a to „škoda“, bez toho, aby v tejto súvislosti poskytoval akékoľvek upresnenie. Ani na základe znenia článku 17 ods. 2 Montrealského dohovoru, ani na základe znenia článku 22 ods. 2 toho istého dohovoru nemožno dospieť k záveru, že existovala vôľa zmluvných štátov obmedziť zodpovednosť dopravcu na majetkovú ujmu alebo naopak na nemajetkovú ujmu. Montrealský dohovor takisto nestanovuje ani spôsob náhrady škody, teda či je potrebné nahradiť skutočnú škodu, ušlý zisk alebo takisto akúkoľvek inú škodu, ktorú je možné peňažne vyčísliť. Definovať pojem „škoda“ a upresniť spôsob náhrady škody prináleží vnútroštátnemu právu.

23. V súlade s vyššie uvedeným sa domnievam, že Súdny dvor by mal odpovedať na prejudiciálnu otázku v tom zmysle, že zodpovednosť dopravcu v prípade straty batožiny je obmedzená na celkovú sumu 1 000 práv osobitného čerpania pre každého cestujúceho, bez ohľadu na druh škody a spôsob jej náhrady. Keďže článok 22 ods. 2 Montrealského dohovoru stanovuje uplatnenie toho istého obmedzenia takisto v prípade zničenia, poškodenia alebo omeškania, navrhovaná odpoveď platí aj v takýchto prípadoch.

11 — To isté obmedzenie je stanovené v prípade zničenia, poškodenia alebo omeškania batožiny.

Návrh

24. Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem Súdnemu dvoru odpovedať na prejudiciálnu otázku položenú zo strany Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona takto:

Článok 22 ods. 2 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzatvoreného v Montreale 28. mája 1999 sa má vykladať v tom zmysle, že zodpovednosť dopravcu pri preprave batožiny je v prípade straty, poškodenia alebo omeškania obmedzená na celkovú sumu 1 000 práv osobitného čerpania pre každého cestujúceho, bez ohľadu na druh škody a spôsob jej náhrady.