SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA JÁNA MAZÁKA,
predstavljeni 26. januarja 2010[1]

1. Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Španija) je Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali omejitev odgovornosti iz člena 22(2) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila podpisana v Montrealu 28. maja 1999, vključuje premoženjsko in nepremoženjsko škodo zaradi izgube prtljage?“

2. Predložitveno sodišče meni, da je odgovor Sodišča na to vprašanje potreben, da bi lahko odločilo o tožbi za plačilo odškodnine zaradi izgube kovčka Axla Walza, ki jo je ta vložil proti letalskemu prevozniku Clickair SA (v nadaljevanju: družba Clickair).

3. Kovček je bil izgubljen 4. junija 2007 na letu družbe Clickair iz Barcelone v Porto. A. Walz je oddal kovček za ta let, ob prihodu v Porto pa mu prtljaga ni bila vrnjena.

4. 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. Družba Clickair izpodbija znesek zahtevane odškodnine zaradi prekoračitve omejitve odgovornosti pri izgubi prtljage, ki jo določa člen 22(2) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sklenjene v Montrealu 28. maja 1999 (v nadaljevanju: Montrealska konvencija).

5. Predložitveno sodišče ob ugotovitvi, da Montrealska konvencija ne razlikuje med

1 – Jezik izvirnika: francoščina.

vrstami škode, za katero odgovarja prevoznik, izhaja iz domneve, da bi morala omejitev odgovornosti prevoznika vključevati nepremoženjsko in premoženjsko škodo. Vendar pa opozarja, da je mogoče člen 22(2) Montrealske konvencije razlagati različno. Predložitveno sodišče opozarja zlasti na odločbo Audiencia Provincial de Barcelona z dne 2. julija 2008, po kateri omejitev odgovornosti pri izgubi prtljage, določene v členu 22(2) Montrealske konvencije, ne vključuje skupaj premoženjske in nepremoženjske škode; po tej odločbi naj bi za premoženjsko škodo veljala ena omejitev, za nepremoženjsko škodo pa druga omejitev v istem znesku. [2]

6. Pisna stališča so Sodišču predložile tožeča in tožena stranka v postopku v glavni strani ter Komisija. Tožena stranka v postopku v glavni stvari je Sodišču predlagala obravnavo, ki je bila 10. decembra 2009 ter na kateri so bili navzoči pooblaščenci tožene stranke v postopku v glavni stvari in Komisija.

Pravni okvir

Montrealska konvencija

7. Montrealska konvencija [3] je rezultat mednarodne diplomatske konference o letalskem pravu, ki je potekala v Montrealu od 10. do 28. maja 1999. Skupnost je to konvencijo podpisala 9. decembra 1999 na podlagi člena 300(2) ES, preden jo je Svet odobril s Sklepom z dne 5. aprila 2001 [4]. Za Skupnost je začela veljati 28. junija 2004.

8. Iz preambule Montrealske konvencije izhaja, 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“.

9. Členi od 17 do 37 Montrealske konvencije sestavljajo poglavje III z naslovom „Odgovornost prevoznika in obseg odškodnine“.

2 – Med obravnavo pred Sodiščem je pooblaščenec tožene stranke v postopku v glavni stvari navedel, da je Audiencia Provincial de Barcelona od takrat spremenilo svoj pristop v zvezi s tem tako, da omejitev odgovornosti zajema nepremoženjsko in premoženjsko škodo.

3 – Konvencija je bila sestavljena v francoskem, angleškem, arabskem, kitajskem, španskem in ruskem jeziku in vsaka od teh različic je tudi verodostojna.

4 – UL L 194, str. 38. Besedilo Konvencije je priloženo k temu sklepu.

10. Odgovornost prevoznika pri izgubi oddane prtljage je določena v členu 17(2) te konvencije in se glasi:

„Prevoznik je odgovoren za škodo v primeru uničenja, 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. […]“

11. Odgovornost prevoznika pa je vendar omejena. Člen 22(2) Montrealske konvencije določa:

„Pri prevozu prtljage je odgovornost prevoznika v primeru uničenja, izgube, škode ali zamude omejena na 1.000 posebnih pravic črpanja 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.“

Uredba (ES) št. 2027/97

12. Določbe Montrealske konvencije o odgovornosti letalskega prevoznika so bile vključene v Uredbo Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage [5] (v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97) [6], kakor je bila v ta namen spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 [7].

13. 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 tako odgovornost.“

5 – UL L 285, str. 1.

6 – Tovrstna uredba obstaja tudi v zvezi z odgovornostjo prevoznikov potnikov po morju. To je Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 392/2009 z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov po morju v primeru nesreče (UL L 131, str. 24), ki v pravo Skupnosti vključuje Protokol iz leta 2002 k Atenski konvenciji o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 1974.

7 – UL L 140, str. 2.

Presoja

14. Ker se vprašanje za predhodno odločanje nanaša na razlago določb mednarodne pogodbe, je treba v uvodu navesti elementa, ki izhajata iz sodne prakse in za katera menim, da sta pomembna za odgovor na vprašanje, postavljeno v predhodno odločanje.

15. Prvič, Montrealska konvencija je kot sporazum, sklenjen na podlagi člena 300(2) ES, sestavni del pravnega reda Skupnosti, tako da je za predhodno odločanje o njeni razlagi pristojno Sodišče. [8]

16. Drugič, Montrealsko konvencijo je treba kot mednarodno pogodbo razlagati ne samo glede na njeno besedilo, ampak tudi z vidika njenih ciljev. Člena 31 Dunajske konvencije z dne 23. maja 1969 o pogodbenem pravu in Dunajske konvencije z dne 21. marca 1986 o pravu pogodb med državami in mednarodnimi organizacijami ali med mednarodnimi organizacijami, ki v zvezi s tem izražajo splošno mednarodno običajno pravo, v zvezi s tem določata, da je treba pogodbo razlagati v dobri veri, v skladu z običajnim pomenom njenega besedila v kontekstu ter glede na njen predmet in cilj. [9] V zvezi s tem je treba dodati, da bi morala razlaga Montrealske konvencije, ki jo bo dalo Sodišče, prispevati k njeni enotni uporabi, ne samo v Evropski uniji, ampak tudi v vseh državah pogodbenicah.

17. Poleg tega je treba spomniti, da pravila glede odgovornosti letalskega prevoznika iz poglavja III Montrealske konvencije, ki načeloma zajemajo obvezne določbe, niso izčrpna. [10] Določbe tega poglavja določajo temeljna načela, ki urejajo odgovornost letalskega prevoznika, kot so zlasti pravna dejstva, na katerih temelji odgovornost, razlogi za oprostitev odgovornosti in omejitve odgovornosti. Ureditev drugih vprašanj, ki se nanašajo na odgovornost, je prepuščena nacionalnim zakonodajam.

18. V obravnavani zadevi je v vprašanju za predhodno odločanje Sodišče opozorilo na odgovornost letalskega prevoznika za škodo, nastalo zaradi izgube prtljage, v tej zadevi na omejitve te odgovornosti.

8 – Glej v zvezi s tem sodbe z dne 30. aprila 1974 v zadevi Haegeman (181/73, Recueil, str. 449, točka 5); z dne 30. septembra 1987 v zadevi Demirel (12/86, Recueil, str. 3719, točka 7); z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA (C-344/04, ZOdl., str. I-403, točka 36); z dne 10. julija 2008 v zadevi Emirates Airlines (C-173/07, ZOdl., str. I-5237, točka 43) in z dne 22. decembra 2008 v zadevi Wallentin-Hermann (C-549/07, ZOdl., str. I-11061, točka 28).

9 – Glej v zvezi s tem sodbo z dne 20. novembra 2001 v zadevi Jany in drugi (C-268/99, Recueil, str. I-8615, točka 35) ter v opombi 8 navedeno sodbo IATA in ELFAA, stran 40.

10 – Ugotoviti je treba, da je taka nesistematična ureditev značilna za tovrstne mednarodne pogodbe.

19. Odškodninska odgovornost, ki je tukaj sporna, vedno pomeni, da gre za škodo, ki je vzročno povezana s pravnim dejstvom. Izguba prtljage spada k pravnim dejstvom, za katera je lahko letalski prevoznik pri škodi odgovoren v skladu s členi 17, 18 in 19 Montrealske konvencije. Druga pravna dejstva se nanašajo na potnike (smrt, telesna poškodba ali zamuda pri prevozu), tovor (uničenje, izguba, škoda ali zamuda pri prevozu) in prtljago (uničenje, škoda ali zamuda pri prevozu).

20. Glede na zgoraj navedena pravna dejstva Montrealska konvencija razlikuje med dvema različnima sistemoma odgovornosti letalskega prevoznika pri škodi. Odgovornost za škodo pri smrti ali telesni poškodbi potnika načeloma ni omejena, medtem ko je odgovornost v vseh drugih primerih, med katere spada tudi izguba prtljage, omejena v skladu s členom 22 Montrealske konvencije.

21. Pri izgubi prtljage, ki jo obravnavam v tej zadevi, je bila omejitev odgovornosti določena na 1000 posebnih pravic črpanja za vsakega potnika. [11] Navedena omejitev odgovornosti je finančna omejitev, torej zgornja meja odškodnine in ne omejitev predmeta odgovornosti letalskega prevoznika, kakor je opredeljena v členu 17(2) Montrealske konvencije. Vendar če preučim vprašanje razlikovanja med premoženjsko in nepremoženjsko škodo, gre za predmet odgovornosti glede na vrsto škode. V vsakem primeru je omejitev odgovornosti vedno ista, ne glede na predmet te odgovornosti.

22. Poleg tega se v Montrealski konvenciji uporablja le splošni pojem, in sicer „škoda“, brez kakršnega koli pojasnila v zvezi s tem. Niti na podlagi besedila člena 17(2) Montrealske konvencije niti besedila člena 22(2) te konvencije ni mogoče sklepati, da države pogodbenice želijo omejiti odgovornost prevoznika za premoženjsko ali nepremoženjsko škodo. Prav tako Montrealska konvencija ne določa načina povračila, to je ali je treba plačati odškodnino za dejansko škodo, izgubljeni dobiček ali tudi vso drugo škodo, ki jo je mogoče ovrednotiti v denarju. Nacionalno pravo mora dati vsebino pojmu „škoda“ in natančno določiti način povračila.

23. V skladu z zgoraj navedenim menim, da bi moralo Sodišče na vprašanje za predhodno odločanje odgovoriti tako, da je odgovornost letalskega prevoznika pri izgubi prtljage omejena na 1000 posebnih pravic črpanja za vsakega potnika, ne glede na vrsto škode in način plačila odškodnine. Ker člen 22(2) Montrealske konvencije določa uporabo iste omejitve tudi pri uničenju, škodi ali zamudi, velja predlagani odgovor tudi za te primere.

11 – Enaka omejitev je določena pri uničenju, škodi ali zamudi prtljage.

Predlog

24. Ob upoštevanju zgornjih ugotovitev Sodišču predlagam, naj na vprašanje za predhodno odločanje, ki ga je predložilo Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona, odgovori:

Člen 22(2) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sklenjene v Montrealu 28. maja 1999, je treba razlagati tako, da je pri prevozu prtljage odgovornost letalskega prevoznika pri uničenju, izgubi, škodi ali zamudi omejena na 1000 posebnih pravic črpanja za vsakega potnika, ne glede na vrsto škode in način plačila odškodnine.