Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØE
přednesené dne 26. září 2019 [1]

Věc C-532/18

GN, právně zastoupená HM
proti
ZU, insolvenčnímu správci společnosti Niki Luftfahrt GmbH

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Montrealská úmluva – Článek 17 odst. 1 – Odpovědnost leteckých dopravců vůči cestujícím – Pojem ‚nehoda' – Zranění cestujícího způsobené převržením horkého nápoje na palubě letícího letadla"

I. Úvod

1. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) se týká výkladu čl. 17 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu [2] (dále jen „Montrealská úmluva"), který stanoví podmínky, za nichž se může cestující, který utrpěl během letu zranění, domáhat odpovědnosti leteckého dopravce, který daný let provozoval.

2. Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi nezletilou cestující, zastoupenou jejím otcem, a subjektem odpovědným za konkurs letecké společnosti. Žalobkyně v původním řízení se domáhá odškodnění za popáleniny, které ji způsobilo převržení horkého nápoje, k němuž došlo z neznámé příčiny během přeshraničního letu provozovaného uvedenou společností.

3. Soudní dvůr má tak vůbec poprvé upřesnit obsah pojmu „nehoda" ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, a to zejména s ohledem na kritéria jeho použitelnosti již formulovaná některými vnitrostátními soudy. Konkrétně je Soudní dvůr v podstatě postaven před otázku, zda je nezbytné, aby událost, ke které došlo na palubě letadla, byla nejen nenadálá či neobvyklá a nezávislá na samotném cestujícím, ale také aby vznikla v důsledku rizika, které je spojeno s leteckou dopravou, nebo s leteckou dopravou souvisela. Z důvodů, které objasním v tomto stanovisku, se domnívám, že musí být splněna toliko první, nikoliv druhá z těchto kritérií.

1 – Původní jazyk: francouzština.

2 – Tato úmluva, uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999, byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491). Pro Evropskou unii vstoupila úmluva v platnost dne 28. června 2004.

II. Právní rámec

A. Montrealská úmluva

4. Preambule Montrealské úmluvy mimo jiné ve třetím pododstavci uvádí, že smluvní státy „uzn[ávají] význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“. V pátém pododstavci preambule je dále uvedeno, že „společný krok států k další harmonizaci a kodifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu formou nové úmluvy je nejvhodnějším prostředkem pro dosažení spravedlivého vyvážení zájmů“.

5. Článek 17 Montrealské úmluvy, nadepsaný „Smrt a zranění cestujících – škoda na zavazadlech“, v odstavci 1 stanoví, že „[d]opravce odpovídá za škody následkem smrti nebo zranění cestujícího, [pouze] pokud k nehodě, která způsobila smrt nebo zranění, došlo na palubě letadla nebo během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj“.

6. Podle článku 20 této úmluvy, nadepsaného „Zproštění právní odpovědnosti“, „[p]okud dopravce prokáže, že škodu způsobila nebo k ní nedbalostí nebo jiným chybným jednáním či opomenutím přispěla osoba žádající náhradu nebo osoba, od které osoba žádající náhradu škody odvozuj[e] svá práva, je dopravce zcela nebo částečně zproštěn odpovědnosti za škodu vůči žádající osobě, a to v rozsahu, ve kterém nedbalost, chybné jednání nebo opomenutí škodu způsobilo nebo k ní přispělo. Pokud v případě smrti nebo zranění cestujícího žádá náhradu jiná osoba než cestující, je dopravce rovněž zcela nebo částečně zproštěn odpovědnosti v rozsahu, v kterém se prokáže, že škodu způsobil nebo k ní přispěl nedbalostí, jiným chybným jednáním nebo opomenutím dotyčný cestující. Tento článek se vztahuje na všechna ustanovení o odpovědnosti této úmluvy včetně čl. 21 odst. 1“.

7. Článek 21 uvedené úmluvy, nadepsaný „Náhrada v případě smrti nebo zranění cestujících“ zní:

„1. Dopravce se nemůže zprostit odpovědnosti za škody vzniklé podle čl. 17 odst. 1, které nepřevyšují 100 000 zvláštních práv čerpání na každého cestujícího, ani svou odpovědnost omezit.

2. Dopravce neodpovídá za škody vzniklé podle čl. 17 odst. 1 převyšující 100 000 zvláštních práv čerpání na každého cestujícího, je-li prokázáno, že

a) nebyly způsobeny nedbalostí nebo jiným chybným jednáním ani opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo zprostředkovatelů, nebo

b) že vznikly pouze v důsledku nedbalosti nebo jiného chybného jednání nebo opomenutí třetí osoby.“

8. Článek 29 téže úmluvy, nadepsaný „Základ pro uplatnění nároků“, stanoví, že „[n]áhradu za škodu vzniklou při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu na základě této úmluvy, přepravní smlouvy nebo obecné občanskoprávní odpovědnosti nebo jinak lze žádat pouze na základě podmínek a mezí odpovědnosti stanovených v této úmluvě bez ohledu na to, které osoby mají právo podávat žalobu a jaká jsou jejich práva. Při těchto žalobách nejsou kromě náhrady škody vymahatelná žádná jiná trestní, exemplární ani jiná odškodnění“.

B. Unijní právo

9. Body 5 až 7 a bod 10 odůvodnění nařízení (ES) č. 889/2002 [3], kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod [4], zní:

„(5) Společenství podepsalo Montrealskou úmluvu, čímž dalo najevo svůj úmysl stát se po ratifikaci jejím účastníkem.

(6) Je nezbytné změnit nařízení Rady (ES) č. 2027/97 […] za účelem jeho uvedení do souladu s ustanoveními Montrealské úmluvy, čímž se pro mezinárodní leteckou dopravu vytvoří jednotný systém odpovědnosti.

(7) Toto nařízení a Montrealská úmluva posilují ochranu cestujících a jimi vyživovaných osob a nelze je vykládat tak, aby oslabovaly jejich ochranu ve vztahu k právním předpisům platným v den přijetí tohoto nařízení.

[…]

(10) Pro bezpečný a moderní letecký dopravní systém je vhodná zásada neomezené odpovědnosti v případě smrti nebo zranění leteckých cestujících.“

10. Podle článku 1 nařízení č. 2027/97, ve znění nařízení č. 889/2002 (dále jen „nařízení č. 2027/97“), „[t]oto nařízení provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel, a stanoví určitá doplňující ustanovení. Dále rozšiřuje používání těchto ustanovení na leteckou dopravu uvnitř jednotlivého členského státu“.

11. Článek 2 odst. 2 nařízení č. 2027/97 stanoví, že „[p]ojmy obsažené v tomto nařízení, které nejsou definovány v odstavci 1, se shodují s pojmy použitými v Montrealské úmluvě“.

12. Článek 3 odst. 1 tohoto nařízení stanoví, že „[o]dpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost“.

III. Spor v původním řízení, předběžná otázka a řízení před Soudním dvorem

13. V srpnu 2015 letěla tehdy šestiletá žalobkyně v původním řízení ze Španělska do Vídně letem provozovaným leteckou společností Niki Luftfahrt GmbH, založenou podle rakouského práva.

14. Dívka seděla vedle svého otce, kterému letuška během letu podala kelímek s horkou kávou bez víčka a ten ho postavil na sklápěcí stolek před sebou. Kelímek následně sklouzl a jeho obsah se vylil na dívku, která utrpěla na části těla popáleniny druhého stupně. Zda se kelímek převrhl kvůli poškozenému stolku nebo v důsledku vibrací letadla, nebylo možné určit.

15. Žalobkyně v původním řízení, právně zastoupená svým otcem, podala žalobu, kterou se domáhala toho, aby společnosti Niki Luftfahrt byla uložena na základě čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy náhrada škody způsobené nehodou, k níž došlo během uvedeného letu, ve výši 8 500 eur, plus úroky a náklady.

3 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. 2002, L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246).

4 – Nařízení Rady ze dne 9. října 1997 (Úř. věst. 1997, L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489).

16. Insolvenční správce letecké společnosti, toho času v úpadku, existenci odpovědnosti odmítl s tím, že k nehodě ve smyslu uvedeného ustanovení nedošlo, jelikož převržení kelímku s kávou nebylo způsobeno žádnou „nenadálou a neočekávanou událostí“. V každém případě se podle něj nerealizovalo „riziko spojené s leteckou dopravou“, tedy riziko pro takovou dopravu typické, přičemž tato podmínka by rovněž měla být splněna.

17. Rozhodnutím ze dne 15. prosince 2015 Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) vyhověl návrhu žalobkyně v původním řízení. Uvedený soud měl za to, že „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy za okolností projednávané věci nastala, jelikož k převržení kelímku s kávou došlo v důsledku „neobvyklé události vnějšího původu“. Dále rozhodl, že „riziko spojené s leteckou dopravou“ se realizovalo, jelikož letadlo se při provozu různou měrou naklání, což může vést k tomu, že předměty položené v letadle na vodorovné ploše kloužou, aniž by byl nutný nějaký zvláštní manévr. Konečně konstatoval, že k zavinění na straně leteckého dopravce nedošlo, a to z důvodu, že podávání horkých nápojů v kelímcích bez víčka je běžnou a společensky přijímanou praxí.

18. Rozsudkem ze dne 30. srpna 2016 Oberlandesgericht Wien (vrchní zemský soud ve Vídni, Rakousko) rozhodnutí vydané v prvním stupni změnil poté, co dospěl k závěru, že odpovědnost leteckého dopravce je vyloučena, neboť článek 17 Montrealské úmluvy se vztahuje výlučně na nehody vzniklé v důsledku „rizika spojeného s leteckou dopravou“, přičemž v projednávané věci žalobkyně v původním řízení nebyla s to takovou skutečnost prokázat.

19. Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko), kterému byl předložen opravný prostředek „*Revision*“, se rozhodnutím ze dne 26. června 2018, došlým kanceláři Soudního dvora dne 14. srpna 2018, rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Jedná se o ‚nehodu‘ zakládající odpovědnost leteckého dopravce ve smyslu čl. 17 odst. 1 [Montrealské] úmluvy, pokud kelímek s horkou kávou, postavený na odkládací stolek sedadla v letícím letadle, z nejasné příčiny sklouzne, převrhne se a způsobí cestujícímu popáleniny?“

20. Písemná vyjádření předložily žalovaná v původním řízení, polská vláda, jakož i Evropská komise. Na jednání konaném dne 19. června 2019 přednesly ústní vyjádření francouzská vláda a Komise.

IV. Analýza

A. Úvodní poznámky

21. Předesílám, že předkládající soud uvádí, že Montrealská úmluva se na okolnosti sporu v původním řízení použije, jelikož let, během kterého ke sporné události došlo, je mezinárodní ve smyslu článku 1 této úmluvy, a to vzhledem k tomu, že místo odletu a místo určení se nacházejí na území dvou smluvních států [5]. V tomto ohledu zdůrazňuji, že v oblastech, na které se vztahuje Montrealská

5 – Konkrétně Španělského království a Rakouské republiky.

úmluva, členské státy Unie přenesly na Unii pravomoci týkající se odpovědnosti za škodu v případě smrti nebo zranění cestujícího [6] a že čl. 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 stanoví, že odpovědnost, pokud jde o cestující „leteckého dopravce Společenství [7]“, kterým dopravce v projednávané věci zjevně je, se řídí ustanoveními uvedené úmluvy pro danou odpovědnost [8].

22. Dále připomínám [9], že ustanovení Montrealské úmluvy jsou nedílnou součástí unijního právního řádu [10], takže Soudní dvůr má pravomoc rozhodovat o jejím výkladu, a to v souladu s pravidly mezinárodního práva, která jsou pro Unii závazná, a to zejména v souladu s článkem 31 Vídeňské úmluvy [11], podle něhož musí být smlouva vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k jejímu předmětu a účelu [12]. Kromě toho s ohledem na cíl Montrealské úmluvy, kterým je sjednocení pravidel týkajících se mezinárodní letecké dopravy, Soudní dvůr již rozhodl, že pojmům obsaženým v této úmluvě, aniž jsou v ní definovány, se „musí dostat jednotného a autonomního výkladu bez ohledu na jejich různé významy ve vnitrostátním právu států, které jsou smluvními stranami této úmluvy [13]“.

23. Konečně z ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že v rámci řízení o předběžné otázce přísluší pouze vnitrostátním soudům, aby vymezily skutkový a právní rámec sporu, o kterém mají rozhodnout [14]. V tomto ohledu poukazuji na to, že v projednávané věci je nesporné, jak se výslovně uvádí v předběžné otázce, že nebylo možné určit, z jakého důvodu se kelímek s kávou na žalobkyni v původním řízení převrhl. Z předkládacího rozhodnutí nadto vyplývá, že námitka vycházející ze spoluzavinění na straně poškozené, kterou původně vznesla žalovaná v původním řízení, již není předmětem vnitrostátního řízení [15]. Soudní dvůr se tudíž musí vyslovit k výkladu, který je po něm požadován, na základě těchto závěrů předkládajícího soudu.

B. K pojmu „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy

1. K předmětu předběžné otázky a uváděným tvrzením

24. V projednávané věci je Soudní dvůr v *podstatě* žádán, aby určil, zda pojem „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy má být vykládán tak, že zahrnuje případ, kdy se kelímek s horkou kávou, postavený na sklápěcí stolek v letícím letadle, z nezjištěné příčiny převrhne a způsobí popáleniny cestujícímu, což by ho opravňovalo k tomu, aby se vůči leteckému dopravci na základě tohoto ustanovení domáhal náhrady škody z titulu uvedeného zranění.

6 – V tomto smyslu viz bod 4 prohlášení týkajícího se pravomoci Evropského společenství v otázkách, které se řídí Montrealskou úmluvou, uvedeného v listině o schválení Společenstvím uložené dne 29. dubna 2004 a na následující internetové adrese: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf

7 – Ten je definován v čl. 2 odst. 1 písm. b) uvedeného nařízení jako letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. 1992, L 240, s. 1; Zvl. vyd. 06/02, s. 3), které bylo s účinností od 1. listopadu 2008 zrušeno a nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. 2008, L 293, s. 3).

8 – Viz zejména rozsudky ze dne 6. května 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, bod 18); ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další. (C-410/11, EU:C:2012:747, bod 19); ze dne 26. února 2015, Wucher Helicopter a Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, bod 35), jakož i ze dne 9. září 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, bod 25 a násl.).

9 – Viz také mé stanovisko ve věci Guaitoli a další (C-213/18, EU:C:2019:524, bod 29).

10 – Ode dne vstupu v platnost uvedeného v poznámce pod čarou 2 tohoto stanoviska.

11 – Úmluva o smluvním právu, uzavřená ve Vídni dne 23. května 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1155, s. 331).

12 – Viz zejména rozsudky ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další (C-410/11, EU:C:2012:747, body 20 až 22); ze dne 17. února 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, body 23 a 24), jakož i ze dne 12. dubna 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, body 19 až 22).

13 – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. května 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, body 21 a 22), týkající se pojmu „újma“, na kterém je založen čl. 22 odst. 2 uvedené úmluvy.

14 – Podle článku 267 SFEU, který je založen na jasném rozdělení funkcí mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem, spadá veškeré posouzení skutkových okolností věci do pravomoci vnitrostátních soudů (viz zejména rozsudky ze dne 19. července 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, bod 30, jakož i ze dne 7. srpna 2018, Prenninger a další, C-329/17, EU:C:2018:640, bod 27).

15 – Předkládající soud neupřesňuje, zda se diskuse v původním řízení týkala případného zavinění na straně zraněné nezletilé nebo jejího otce, který s kelímkem s kávou manipuloval a v uvedeném řízení nezletilou zastupuje.

25. Přestože je otázka předkládajícího soudu formulována tak, že se váže k okolnostem sporu v původním řízení, považuji za vhodné, aby se Soudní dvůr neomezil na odpověď, která se uplatní pouze na tento konkrétní případ, ale využil příležitosti, která se mu zde nabízí, a poskytl výklad předmětného pojmu stanovením kritérií pro posouzení, která budou abstraktní, a tedy obecnějšího významu [16]. Nutno přitom zdůraznit, že projednávaná věc je první věcí, ve které má Soudní dvůr uvedený pojem vyložit.

26. V tomto ohledu shodně s předkládajícím soudem konstatuji, že Montrealská úmluva *neobsahuje definici* pojmu „nehoda“, a to přesto, že vznik takové události je určující podmínkou pro to, aby mohla být podle čl. 17 odst. 1 uvedené úmluvy založena odpovědnost leteckého dopravce v případě fyzické újmy (zranění nebo smrti) cestujícího [17]. Tento pojem obsahovalo také obdobné ustanovení článku 17 Varšavské úmluvy [18], která byla nahrazena Montrealskou úmluvou [19], avšak ani v prvně uvedené úmluvě nebyl tento pojem definován.

27. Některé vnitrostátní soudy ovšem rozvinuly judikaturu týkající se pojmu „nehoda“ ve smyslu Varšavské nebo Montrealské úmluvy a předkládající soud ji výslovně zmiňuje [20]. Dodávám, že navzdory rozdílům mezi článkem 17 Varšavské úmluvy a čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy je podle mého názoru i přesto třeba, vzhledem k tomu, že se jedná o v podstatě srovnatelná ustanovení, vykládat druhé z těchto ustanovení taktéž ve světle rozhodnutí týkajících se prvního z nich [21].

28. Předkládající soud uvádí, že čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy lze podle jeho názoru na projednávanou věc použít, jelikož zranění, které žalobkyně v původním řízení utrpěla, je výsledkem, použijeme-li formulaci uvedených vnitrostátních soudů, „nenadálé“ události mající původ v „jednání nezávislém“ na poškozeném, v důsledku které poškozenému vznikla „neočekávaná újma“. Předkládající soud zdůrazňuje, že hlavním předmětem sporu v původním řízení je otázka, zda pojem „nehoda“ ve smyslu tohoto ustanovení vedle splnění zmíněných kritérií předpokládá, že se realizovalo „*riziko spojené s leteckou dopravou* [22]“.

29. Předkládající soud uvádí, že z některých rozhodnutí vydaných soudy smluvních států Varšavské nebo Montrealské úmluvy, jakož i z různých názorů právní vědy vyplývá, že k otázce nutnosti splnění posledně uvedeného kritéria existuje *několik* protichůdných *přístupů*.

16 – V rámci spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem, kterou zavedl článek 267 SFEU a v jejímž rámci mají tyto soudy přímo a vzájemně přispívat k jednotnému uplatňování unijního práva ve všech členských státech, může Soudní dvůr ze znění předběžné otázky, s ohledem na informace poskytnuté předkládajícím soudem, vyjmout skutečnosti týkající se výkladu unijního práva. Bylo tak možné dovodit, že třebaže položená otázka pravděpodobně usiluje o přímé použití unijního práva na spor v původním řízení, jde předkládajícímu soudu ve skutečnosti o výklad tohoto práva pro účely daného sporu (viz zejména rozsudky ze dne 18. ledna 1979, van Wesemael a další, 110/78 a 111/78, EU:C:1979:8, bod 21; ze dne 17. listopadu 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, bod 21; ze dne 8. listopadu 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, bod 32, jakož i ze dne 13. února 2014, Crono Service a další., C-419/12 a C-420/12, EU:C:2014:81, body 28 a 29).

17 – Kromě toho odkazuje čl. 2 odst. 2 u takových pojmů, které nařízení č. 2027/97 obsahuje, aniž je definuje, a mezi něž náleží i pojem „nehoda“, na Montrealskou úmluvu.

18 – Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929. Upřesňuji, že pojem „nehoda“ byl rovněž použit bez dalšího upřesnění v čl. 30 odst. 2 této úmluvy, který se vztahoval na případ letecké dopravy prováděné postupně několika dopravci, tedy na případ, který není v projednávané věci relevantní.

19 – Viz preambule i článek 55 Montrealské úmluvy.

20 – V tomto ohledu předkládající soud odkazuje na Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlín, 2. vydání., 2011, komentář k článku 17 Montrealské úmluvy, zejména body 13 a násl.

21 – K této vnitrostátní soudní praxi viz také body 43 a násl. tohoto stanoviska.

22 – Tento výraz, v originále zvýrazněný, zní v německém jazyce „ein für die Luftfahrt typisches Risiko“.

30. Na základě prvního přístupu, který podle předkládajícího soudu zastává převážná část německé právní vědy a judikatury [23], by měl být předmětný pojem „nehoda“ omezen na případy, ve kterých se realizovalo riziko typicky vyplývající z povahy letadla, jeho stavu či provozu [24], popřípadě z leteckého zařízení používaného při nástupu do letadla nebo výstupu z něj. To má být odůvodněno tím, že záměrem smluvních států Montrealské úmluvy nebylo, aby letečtí dopravci nesli obecná rizika každodenního života. Důkazní břemeno ohledně prokázání toho, že se realizovalo riziko, které může nastat toliko v oblasti letecké dopravy, by v takovém případě nesl poškozený. Vzhledem ke skutečnosti, že v projednávané věci nebylo možné určit příčinu sporné události, by přitom takový výklad vedl k zamítnutí návrhu žalobkyně v původním řízení.

31. Naproti tomu podle druhého přístupu není k tomu, aby bylo možné opřít se o čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, nezbytné prokázat, že se realizovalo riziko spojené s leteckou dopravou, a to s ohledem na znění tohoto ustanovení, režim odpovědnosti jím zavedený a potřebu zachovat účinnost zmíněného ustanovení. Předkládající soud považuje tyto argumenty za přesvědčivé. Upřesňuje, že někteří autoři z toho dovodili, že „nehodou“ způsobilou založit odpovědnost leteckého dopravce je zejména převržení horkého nápoje na tělo cestujícího [25]. Ve sporu v původním řízení by takový výklad vedl k uznání odpovědnosti leteckého dopravce.

32. Konečně předkládající soud zvažuje další přístup označovaný jako „střední cesta“, podle kterého by odpovědnost podle tohoto ustanovení vyplývala již ze samotné skutečnosti, že k předmětné události došlo na palubě letadla, popřípadě při nástupu do letadla nebo výstupu z něj, a nebylo by nutné, aby se realizovalo riziko spojené s leteckou dopravou, avšak s tím, že by letecký dopravce měl možnost se této odpovědnosti zprostit tím, že prokáže, že nehoda nesouvisí s povahou letadla nebo jeho provozem. V projednávané věci by takový výklad znamenal připustit odpovědnost žalované v původním řízení, a to vzhledem k tomu, že příčinu předmětné nehody nebylo možné určit.

33. Ve *vyjádřeních, která byly Soudnímu dvoru předložena* v projednávané věci, se tyto rozdílné přístupy odrážejí. Žalovaná v původním řízení tvrdí, že odpovědnost leteckých dopravců může na základě čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vzniknout pouze v případě, že nehoda, nenadálá a neočekávaná událost vnější povahy, byla způsobena rizikem spojeným s leteckou dopravou. Riziko zranění způsobeného převržením horkého nápoje se přitom podle žalované v původním řízení může realizovat také v soukromém životě [26].

34. Polská vláda naproti tomu požadavek rizika spojeného s leteckou dopravou odmítá, nicméně se domnívá, že je nutná věrohodná příčinná souvislost mezi předmětnou událostí, která by měla být nenadálá a neočekávaná a vzniknout nezávisle na cestujícím, a pohybem či provozem letadla, přičemž tato souvislost je podle polské vlády v projednávané věci dána [27].

23 – Předkládající soud zmiňuje Schmid, R., „Artikel 17“, ve *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Německo, 2016, body 16 a 17 (viz také anglické znění, Schmid, R., „Article 17“, v *Montreal Convention*, Kluwer, Nizozemsko, 2006, body 16 a 17), jakož i Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Kolín nad Rýnem, 3. vydání, 1998, bod 331. Dále uvádí rozsudek Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) ze dne 21. listopadu 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), avšak s tím, že uvedený rozsudek vyžaduje pouze existenci „souvislosti“ s rizikem spojeným s leteckou dopravou. Pokud jde o období před vydáním tohoto rozsudku, viz rozhodnutí Landgericht Frankfurt (zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo), ze dne 16. prosince 2005 (NJW-RR 2006, 704), dále též judikaturu citovanou ve Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C. H. Beck, Mnichov, 2015, s. 1059.

24 – Riziko, které může vyplývat například ze změn výšky nebo rychlosti letadla.

25 – V tomto smyslu předkládající soud cituje Reuschle, F., op. cit. poznámka pod čarou 20, bod 15; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Vídeň, 2001, body 123 a 136 (viz také recenze tohoto díla v Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, s. 75), jakož i Kehrberger, H.-P., „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie“, *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlín, 1997, body 129 a 130, a to ve vztahu k článku 17 Varšavské úmluvy.

26 – Žalovaná v původním řízení uvádí jako příklad toho, co by mohlo být, oproti obecnému riziku každodenního života, rizikem specificky spojeným s provozem letadla, převržení horkého nápoje způsobené turbulencemi, změnou výšky letu či nakloněním letadla, popřípadě poškozením odkládacího stolku, což jsou okolnosti, které nebyly ve sporu v původním řízení prokázány.

27 – Podle polské vlády taková souvislost vyplývá z toho, že podávání horkých nápojů během cesty je obvyklou praxí dopravců, ať už leteckých nebo jiných, která může být zahrnuta do služby přepravy cestujících nebo může být na ni jako doplňková služba přímo navázána.

35. Francouzská vláda a Komise [28] pak zastávají názor, že pojem „nehoda“ ve smyslu uvedeného čl. 17 odst. 1 se na případ dotčený ve věci v původním řízení vztahuje, jelikož se jedná o nenadálou událost, ke které došlo během letecké dopravy a nezávisle na osobě poškozeného, přičemž není nutné prokazovat, že se realizovalo riziko spojené s leteckou dopravou, jak tvrdí žalovaná v původním řízení, či dokonce prokazovat, že existuje příčinná souvislost s uvedenou dopravou, což je teze prosazovaná polskou vládou. Jsem téhož názoru, a to z důvodů, které dále uvedu a které jsou v souladu s výše zmíněnými výkladovými pravidly [29].

2. K doslovnému výkladu

36. Předně, pokud jde o *znění* čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, připomínám [30], že za závazné se považuje pouze šest jazykových verzí této úmluvy, které byly označeny za „autentické“, k nimž patří tři, které odpovídají úředním jazykům Unie, což jsou angličtina, španělština a francouzština [31].

37. Článek 17 odst. 1 stanoví, že „[d]opravce odpovídá za škody následkem smrti nebo zranění cestujícího, [pouze] pokud k nehodě, která způsobila smrt nebo zranění, došlo na palubě letadla nebo během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj“.

38. Úvodem shodně s předkládajícím soudem konstatuji, že čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy nestanoví požadavek, podle kterého by odpovědnost leteckého dopravce na základě tohoto ustanovení mohla vzniknout pouze tehdy, když byla sporná událost způsobena rizikem spojeným s leteckou dopravou, jak tvrdí žalovaná v původním řízení, nebo má-li tato událost příčinnou souvislost s povahou či provozem letadla, jak navrhuje polská vláda. Mám přitom za to, že kdyby autoři uvedené úmluvy zamýšleli taková omezující kritéria stanovit, učinili by tak zajisté výslovně [32], tak tomu však není. Ani přípravné práce se o takovém záměru nezmiňují [33].

39. V tomtéž duchu shodně s francouzskou vládou zdůrazňuji, že čl. 17 odst. 1 doznal významného upřesnění v porovnání s odpovídajícím ustanovením Varšavské úmluvy [34], které tomuto ustanovení předcházelo, a to doplněním formulace „[pouze] pokud [35]“, což svědčí o vůli zmíněných autorů nevázat odpovědnost leteckých dopravců na jiné podmínky, než že se musí jednat o „nehodu“, ke které došlo za okolností a s účinky následně uvedenými v čl. 17 odst. 1. Z tohoto upřesnění podle mého názoru vyplývá, že pojem „nehoda“ ve smyslu posledně uvedeného ustanovení je třeba vykládat způsobem, který nepovede k omezení jeho věcné působnosti.

28 – Upřesňuji, že na jednání Komise svůj postoj rozvedla a potvrdila, že sdílí názor vyjádřený francouzskou vládou.

29 – Viz bod 22 tohoto stanoviska.

30 – Viz také mé stanovisko ve věci Guaitoli a další (C-213/18, EU:C:2019:524, bod 58).

31 – K zohlednění šesti jazykových znění, ve kterých byla Montrealská úmluva vyhotovena (a sice v anglickém, arabském, čínském, španělském, francouzském a ruském jazyce), viz rozsudky ze dne 6. května 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, bod 24), jakož i ze dne 17. února 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, body 23 a 31 až 34).

32 – Pro srovnání viz podrobná definice „nehody“ obsažená v článku 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. 2010, L 295, s. 35), které se nicméně podle svého článku 1 nevztahuje, na rozdíl od Montrealské úmluvy, na odpovědnost leteckých dopravců.

33 – Předkládající soud uvádí, že omezení na případy, kdy nastalo riziko spojené s leteckou dopravou, nebylo při vypracování Montrealské úmluvy zamýšleno, a poukazuje přitom na rozsudek Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo), citovaný v poznámce pod čarou 23. Upřesňuji, že v bodě 21 tohoto rozsudku se uvádí, že ze zápisů z jednání mezinárodní konference, která vedla k přijetí této úmluvy, vyplývá, že k tomu, aby byla konstatována existence nehody, není stanovena podmínka spočívající v realizaci nebezpečí spojeného s létáním.

34 – Článek 17 Varšavské úmluvy stanovil, že „[d]opravce je odpověden za škodu, jež nastala tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo utrpěl jakékoli jiné poškození na těle, stala-*li* se nehoda, která způsobila škodu, v letadle nebo při jakýchkoliv operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z něho“ (kurzivou zvýraznil autor stanoviska).

35 – Formulace, která se vyskytuje jak ve francouzském znění článku 17 Montrealské úmluvy („par le seul“), tak v jeho anglickém („upon condition only“) a španělském znění („por la sola razón“).

40. K tomuto pojmu uvádím, že terminologie použitá v čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy v souvislosti s odpovědností leteckého dopravce v případě smrti nebo zranění cestujících se odlišuje od terminologie použité v odstavci 2 tohoto článku 17 a v článku 18 uvedené úmluvy v souvislosti s odpovědností leteckého dopravce v případě zničení, ztráty nebo poškození zavazadel podaných k přepravě [odbavených zavazadel] a nákladu. Na rozdíl od čl. 17 odst. 1 totiž čl. 17 odst. 2 a článek 18 nehovoří o „nehodě“, ale toliko o „události“, která způsobila škodu na odbavených zavazadlech a nákladu [36]. Z této odlišnosti podle mého názoru vyplývá, že k uplatnění uvedeného čl. 17 odst. 1 je třeba, aby událost, která způsobila smrt nebo poškození cestujícího, nejenže nastala na palubě letadla, popřípadě při nástupu do letadla nebo výstupu z něj [37], ale aby bylo rovněž možné označit ji za „nehodu“, a to na základě kritérií, která musí určit Soudní dvůr.

41. Třebaže Montrealská úmluva pojem „nehoda“ používá opakovaně, ani ostatní ustanovení, ve kterých se tento pojem také vyskytuje, jej nevysvětlují [38]. Pouze článek 28 této úmluvy týkající se záloh v případě smrti nebo zranění cestujících uvádí, avšak bez dalšího upřesnění, že tyto újmy musí být výsledkem „letecké nehody [39]“.

42. Připomínám, že v souladu s tím, co stanoví článek 31 Vídeňské úmluvy, musí být pojem „nehoda“ uvedený v čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vykládán v souladu s „obvyklým významem, který je dáván [příslušnému výrazu]“.

43. V tomto ohledu se shodně s předkládajícím soudem a zúčastněnými stranami, které předložily vyjádření v projednávané věci, domnívám, že je třeba vzít v úvahu výklad uvedeného pojmu podaný jednotlivými *soudy smluvních států* Varšavské a/nebo Montrealské úmluvy [40] a případně se těmito soudními rozhodnutími, jakkoli jimi není Soudní dvůr vázán, inspirovat.

44. Zaprvé poukazuji na to, že i přes určité rozdíly ve formulacích použitých vnitrostátními soudy existuje široký konsensus ohledně některých kritérií považovaných za relevantní pro účely pojmu „nehoda“ uvedeného v článku 17 Varšavské úmluvy a v čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Podle těchto soudů musí poškozený v zásadě prokázat, že událost, k níž došlo v průběhu letecké dopravy buď na palubě letadla, nebo během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj a která způsobila dovolávanou fyzickou újmu, má „nenadálou“ nebo „neobvyklou“ povahu a vznikla „nezávisle“ na daném cestujícím [41]. Jinými slovy za „nehodu“ nelze označit škodní událost vyvolanou

36 – Je tomu tak ve francouzském znění Montrealské úmluvy, ale i ve znění anglickém (ve kterém jsou uvedeny pojmy „accident“ a „event“) a španělském (které obsahuje pojmy „accidente“ a „hecho“).

37 – Zdůrazňuji, že časový úsek, na který se vztahuje čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, je delší než doba letu jako taková, která trvá od vzletu letadla do jeho přistání.

38 – Jedná se o článek 28 (nadepsaný „Zálohy“), odstavce 2 a 3 článku 33 (nadepsaného „Soudní příslušnost“), jakož i odstavec 2 článku 36 (nadepsaného „Následná doprava“) Montrealské úmluvy.

39 – Stejně je tomu v případě anglického („aircraft accidents ») a španělského znění („accidentes de aviación“). Podle Reuschle, F., op. cit. poznámka pod čarou 20, bod 26, je třeba rozlišovat mezi nehodami letadla jako takového (například pád letadla), na které se podle něj vztahuje článek 28 Montrealské úmluvy, a nehodami na palubě letadla, nicméně pojem „nehoda“ ve smyslu článku 17 podle něho zahrnuje oba typy nehody. S posledně uvedenou úvahou souhlasím, nebudu se však zde vyjadřovat k předmětu článku 28.

40 – Viz bod 27 a násl. tohoto stanoviska.

41 – Zdůrazňuji, že je nutno nezaměňovat ověření toho, zda tvrzená újma nevznikla v důsledku predispozice na straně daného cestujícího, ke kterému se přistupuje ve fázi kvalifikace sporné události jakožto „nehody“ způsobilé založit odpovědnost leteckého dopravce ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, s následnou otázkou, zda je v rámci obhajoby prokázáno, že tento cestující aktivně nebo opomenutím přispěl ke vzniku jemu způsobené újmy, na základě čehož by se letecký dopravce mohl své odpovědnosti na základě článku 20 této úmluvy zprostit.

reakcemi poškozeného na obvyklý, běžný a předvídatelný provoz letadla či způsobenou již existujícím zdravotním stavem poškozeného. Nalezení konsensu stran takových kritérií posouzení vyplývá zejména [42] z americké [43], německé [44] a francouzské [45] judikatury. V tomto směru se shodují i vyjádření předložená v projednávané věci.

45. Domnívám se, že tato kritéria, jež jsou v naprostém souladu s obvyklou definicí předmětného pojmu [46], by mohl v projednávané věci účelně použít i Soudní dvůr za účelem stanovení, jaké případy lze podřadit pod označení „nehoda" ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. V této souvislosti připomínám, že předkládající soud má za to, a to podle mého názoru právem, že všechna zmíněná kritéria jsou za takových okolností, jako jsou okolnosti sporu v původním řízení, splněna [47]. Stejně tak další vnitrostátní soudy, zejména americké [48], rozhodly, že převržení horkého nápoje na cestujícího na palubě letadla je „nehodou" ve smyslu článku 17 Varšavské úmluvy.

46. Zadruhé, jak se uvádí v předkládacím rozhodnutí, konstatuji, že naopak panuje neshoda v otázce, zda na je základě výše uvedených ustanovení namístě vyžadovat ověření dalšího kritéria týkajícího se „rizika spojeného s leteckou dopravou". Žalovaná v původním řízení tvrdí, že toto kritérium bylo přijato rakouskou judikaturou [49], předkládající soud má nicméně o správnosti takového postoje pochybnosti, a to zejména s ohledem na zjevný posun německé judikatury směrem ke snížení významu, který je tomuto kritériu přisuzován [50]. Kromě toho, co se týče americké judikatury, i když

42 – Viz také Mercadal, B., „Transports aériens", *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Paříž, 2000, body 110 a násl..; Grigorieff, C.-I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal", *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, č. 4, s. 662 až 665, jakož i Letacq, F., „Fascicule 925", *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Paříž, 2018, bod 70.

43 – Viz zejména rozsudek U. S. Supreme Court (Nejvyšší soud Spojených států amerických), ze dne 4. března 1985, Air France v. Saks [470 U. S. 392 (1985), dostupný na následující internetové adrese: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. V tomto rozsudku zásadního významu se uvádí, že pojem „nehoda" ve smyslu článku 17 Varšavské úmluvy, která byla „drafted in French by continental jurists", se vztahuje na „an *unexpected or unusual* event or happening that is external to the passenger", a nikoliv na případ, kdy „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft", a že „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger" (kurzivou zvýraznil autor stanoviska).

44 – Viz zejména německá rozhodnutí citovaná v Reuschle, F., op. cit. poznámka pod čarou 20, bod 13.

45 – Vedle francouzských rozhodnutí, která zmiňují autoři, op. cit. poznámka pod čarou 42, viz rozsudek Cour de cassation (Kasační soud, Francie), 1. občanskoprávní senát, ze dne 15. ledna 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, jakož i soudní rozhodnutí uvedená na následující internetové adrese:
https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?
oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId= 1262213182&fastPos= 2).

46 – Slovo „nehoda" pochází z latinského „accidens": „co se přihodí náhodně" a je definováno jako „nenadálá nechtěná událost či skutečnost způsobující škodu" podle Cornu, G. a další., *Vocabulaire juridique*, 12. vydání, PUF, Paříž, 2018, s. 11, či „[n]eočekávaná událost, zpravidla nahodilé povahy, spojená s újmou, ztrátou nebo škodou" podle Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 – Viz bod 28 tohoto stanoviska.

48 – Mezi jinými viz rozsudky U. S. District Court of Puerto Rico (federální soud pro obvod Portoriko, Spojené státy), ze dne 17. června 1988, Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D. P.R 1988), dostupný na následující internetové adrese: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/], jakož i U. S. District Court of California (federální soud pro obvod státu Kalifornie, Spojené státy), ze dne 15. května 2007, Wipranik v. Air Canada, a další [2007 WL 2441066, dostupný na následující internetové adrese: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf].

49 – Žalovaná v původním řízení cituje v tomto smyslu rozsudek Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud), ze dne 2. července 2015 (2 Ob 58/15s, dostupný na následující internetové adrese:
https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/
JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 – Viz úvahy tohoto soudu uvedené v poznámce pod čarou 23 a 33 tohoto stanoviska.

některé soudy toto kritérium použily[51], Nejvyšší soud a další soudy takový restriktivní přístup nezvolily[52]. Konečně poukazuji na to, že francouzská judikatura v některých případech pro účely článku 17 Varšavské úmluvy zjišťovala riziko spojené s leteckou dopravou, avšak toto zjišťování se nedělo přímo z hlediska pojmu „nehoda" a není již navíc aktuální[53].

47. Jak jsem již předeslal[54], mám za to, že požadavek takového rizika, v soudní praxi zjevně používaného v omezené míře, se nikterak neodráží v terminologii použité v čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Můj názor je navíc podpořen účelem tohoto ustanovení.

3. K teleologickému výkladu

48. Stejně jako předkládající soud a francouzská vláda[55] se domnívám, že by nebylo v souladu s účelem Montrealské úmluvy a zejména jejím čl. 17 odst. 1 požadovat, aby osoba domáhající se na základě tohoto ustanovení náhrady škody za fyzickou újmu prokázala existenci „rizika spojeného s leteckou dopravou" či věrohodné příčinné souvislosti s takovou dopravou, což jsou podmínky, které by měly být podle žalované v původním řízení, respektive podle polské vlády ověřeny, aby událost mohla být označena za „nehodu" ve smyslu uvedeného ustanovení.

49. Předně podotýkám, že cílem Montrealské úmluvy je *sjednocení* pravidel, která byla použitelná v oblastech spadajících do její působnosti, a to konkrétně v tomto případě v oblasti odpovědnosti leteckých dopravců. V pátém pododstavci preambule Montrealské úmluvy se uvádí, že smluvní státy této úmluvy si kladly za cíl „další harmonizaci a kodifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu", tedy posílení jednotného systému, který byl dříve zaveden Varšavskou úmluvou[56]. V článku 29 Montrealské úmluvy se mimoto stanoví, že náhrady škody, včetně náhrady škody založené na čl. 17 odst. 1 této úmluvy, se lze domáhat pouze za podmínek a v mezích odpovědnosti stanovených v této úmluvě, což vylučuje použití pravidel vnitrostátního práva na odpovědnost leteckých dopravců, na které se vztahuje Montrealská úmluva[57].

50. Mám tudíž za to, že je namístě odmítnout výklad pojmu „nehoda" ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, v jehož důsledku by žaloby založené na tomto ustanovení podléhaly restriktivním podmínkám, které autoři této úmluvy, a to ani implicitně, nezamýšleli, jako je požadavek „rizika spojeného s leteckou dopravou" či příčinné souvislosti s ní. Takový přístup je podle mého názoru podpořen tím, co se uvádí v preambuli nařízení č. 889/2002 a zejména v bodě 7 odůvodnění tohoto nařízení, podle kterého by ustanovení Montrealské úmluvy určená k ochraně cestujících měla být vykládána ve prospěch cestujících a jimi vyživovaných osob[58].

51 – Viz zejména rozsudek U. S. District Court of New York (federální soud pro obvod New York, Spojené státy), ze dne 10. ledna 2017, Lee v. Air Canada [228 F. Supp. 3d 302 (2017), dostupný na následující internetové adrese: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], jakož i judikatura citovaná Naveau, J., Godfroid, M., a Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bruxelles, 2. vydání., 2006, bod 214.

52 – Viz rozsudek citovaný výše v poznámce pod čarou 43 a dále judikatura citovaná v *Tompkins, G. N., Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Nizozemsko, 2010, body 8.5.5 a 8.9.1 až 8.9.17, jakož i v Diederiks Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Nizozemsko, 2012, s. 153 až 160.

53 – Mercadal, B., op. cit. poznámka pod čarou 42, body 117 až 124, jakož i Letacq, F., op. cit. poznámka pod čarou 42, bod 57, uvádějí, že dříve byla ve Francii pro kvalifikaci činností jakožto činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj ve smyslu zmíněného článku 17 vyžadována rizika spojená s letovou navigací a provozem, ale podobně jako v anglosaských zemích bylo od tohoto kritéria upuštěno.

54 – Viz bod 38 tohoto stanoviska.

55 – V tomto smyslu viz také autoři op. cit. poznámka pod čarou 25.

56 – K posílení ochrany cestujících viz bod 59 tohoto stanoviska.

57 – Uvedený článek 29 upravuje výjimku ze zásady výlučnosti režimu zavedeného uvedenou úmluvou, když odkazuje na pravidla vnitrostátního práva použitelná na spor v případě otázek týkajících se určení, „které osoby mají právo podávat žalobu a jaká jsou jejich práva".

58 – Viz pasáže z této preambule citované v bodě 9 tohoto stanoviska.

51. V tomto ohledu připomínám, že Soudní dvůr již opakovaně konstatoval, že z preambule Montrealské úmluvy [59] vyplývá, že smluvní státy této úmluvy si kladly za cíl, *po věcné stránce*, „zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a […] zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“, jakož i „dosažení spravedlivého vyvážení [existujících] zájmů“. Uvedené státy proto přijaly režim objektivní odpovědnosti leteckých dopravců [60] , přičemž dbaly na to, aby byla zajištěna rovnováha mezi zájmy leteckých dopravců a cestujících [61].

52. Přitom pokud bychom připustili, že událost mající za následek újmu, na kterou se vztahuje čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, musí vykazovat rysy specifické pro leteckou dopravu, vedlo by to k omezení práv cestujícího, či dokonce k jejich ztrátě, a to vzhledem k dopadům, které by takové kritérium mělo nejen na důkazní břemeno, ale také na užitečný účinek zmíněného ustanovení.

53. Poškozený totiž nemá přístup ke všem technickým údajům týkajícím se navigace letadla či leteckého provozu, které má k dispozici toliko letecký dopravce, a proto by pro něj bylo nadměrně obtížné prokázat existenci rizika spojeného s leteckou dopravou či příčinné souvislosti s ní, a domoci se tak náhrady škody na základě zmíněného čl. 17 odst. 1.

54. Kromě toho by pravidlo uvedené v tomto článku v důsledku takových požadavků bylo ve značné míře zbaveno podstaty, jelikož řada škodných událostí by nemohla být označena za „nehodu“ ve smyslu tohoto ustanovení, a to proto, že k podobným nehodám může dojít za jiných okolností, než jsou okolnosti leteckého provozu, tedy v každodenním životě. Toto vyloučení by vedlo k podstatnému omezení případů, ve kterých se lze dovolat odpovědnosti leteckého dopravce na základě tohoto ustanovení, a to jejich redukcí na nejzávažnější incidenty letecké dopravy, jako jsou silné turbulence či pád letadla.

55. Výše uvedené úvahy týkající se znění čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy a účelu této úmluvy jsou podpořeny analýzou kontextu, do něhož uvedené ustanovení spadá.

4. Ke kontextuálnímu výkladu

56. Pro účely požadovaného výkladu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, zejména v něm obsaženého pojmu „nehoda“, je podle mého názoru třeba, jak se uvádí v předkládacím rozhodnutí a ve všech vyjádřeních předložených Soudnímu dvoru, zohlednit *režim odpovědnosti* leteckých dopravců, který vyplývá z tohoto ustanovení ve spojení s ostatními ustanoveními zmíněné úmluvy.

57. Podle čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy v případě smrti nebo zranění cestujícího nese letecký dopravce objektivní odpovědnost na základě pouhé skutečnosti, že k nehodě došlo na palubě letadla, popřípadě během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj [62]. Kromě toho článek 21 této úmluvy v odstavci 1 stanoví, že nepřekračuje-li škoda určitou minimální výši odškodnění [63], jako je tomu v projednávané věci [64], nemůže se dopravce této objektivní odpovědnosti zprostit, a podle odstavce 2 tohoto ustanovení se naopak může odpovědnosti za tvrzené zavinění zprostit, pokud

59 – Konkrétně to plyne z třetího a pátého pododstavce uvedené preambule.

60 – Podstatu tohoto režimu objasním v bodě 56 a násl. tohoto stanoviska.

61 – Viz rozsudky ze dne 6. května 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, body 30 a násl.); ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další (C-410/11, EU:C:2012:747, body 29 a 30); ze dne 17. února 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, body 38 a 48), jakož i ze dne 12. dubna 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, body 34 a 43).

62 – K výrazu „[pouze] pokud“, který je použit v tomto ustanovení, viz bod 39 tohoto stanoviska.

63 – A sice 100 000 zvláštních práv čerpání na každého cestujícího (Special Drawing Rights, SDR), respektive počínaje 30. prosincem 2009 113 100 SDR (co se týče tohoto dvoustupňového systému a revize relevantní mezní hodnoty viz příručka dostupná na následující internetové adrese: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Dodávám, že článek 23 uvedené úmluvy stanoví, že v případě soudního řízení je přepočet částek na měnovou jednotku státu, který je jako Rakousko členem Mezinárodního měnového fondu (MMF), nutno provést podle hodnoty v SDR vypočtené ke dni vydání soudního rozhodnutí, a to s využitím metody běžně používané MMF a zveřejněné na internetových stránkách MMF (viz https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 – K požadované částce odškodnění (viz bod 15 tohoto stanoviska).

prokáže, že předmětná škoda nebyla způsobena jím, jeho zaměstnanci nebo zprostředkovateli, nebo byla způsobena výhradně třetí osobou. Konečně podle článku 20 uvedené úmluvy má dopravce v obou dvou případech uvedených v článku 21 možnost omezit svou odpovědnost, či dokonce se jí zprostit, pokud prokáže existenci zavinění na straně poškozené osoby, přičemž takové zavinění bylo ve sporu v původním řízení vyloučeno [65].

58. Ze všech těchto ustanovení vyplývá, že autoři Montrealské úmluvy zakotvili režim odpovědnosti ve prospěch poškozeného cestujícího s tím, že cestující je povinen předložit nikoliv důkaz o zavinění leteckého dopravce, jeho zaměstnanců nebo zprostředkovatelů, ale pouze prokázat svou vlastní újmu a příčinnou souvislost mezi ní a škodní událostí, kterou lze označit za „nehodu“. V těchto ustanoveních se neuvádí, že je nutné, aby cestující prokázal, že se realizovalo riziko spojené s leteckou dopravou anebo že škodní událost s touto dopravou přímo souvisí, a to v tom smyslu, že vyplývá z povahy nebo provozu letadla. Teprve následně, poté co je určeno, že se jedná o „nehodu“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, se může letecký dopravce případně pokusit v rámci své obhajoby o zmírnění či úplné zproštění své odpovědnosti, a to tím, že náležitým způsobem doloží důkazy požadované zejména článkem 20 této úmluvy.

59. Navíc *posuzujeme-li* režim odpovědnosti, který v současnosti vyplývá z Montrealské úmluvy pro případ nehody, při níž došlo ke smrti nebo zranění, *ve srovnání s* režimem, který upravovala Varšavská úmluva, je ještě patrnější úmysl posílit ochranu práv cestujících, který stál u zrodu přijetí Montrealské úmluvy [66]. V rámci Varšavské úmluvy existovala totiž pro takové případy prostá odpovědnost za tvrzené zavinění leteckého dopravce [67], kterou Montrealská úmluva zpřísnila. Varšavská úmluva kromě toho stanovila maximální výši náhrady škody, kterou byli letečtí dopravci případně nuceni zaplatit [68] a se kterou již Montrealská úmluva nepočítá. Toto rozhodnutí zpřísnit režim použitelný na odpovědnost leteckých dopravců a tím zajistit lepší odškodňování fyzické újmy (smrti nebo zranění) cestujících, zmiňuje i preambule nařízení č. 889/2002 [69].

60. Zohlednění tohoto vývoje podporuje mnou zastávaný názor, a sice že pojem „nehoda“ obsažený ve zmíněném čl. 17 odst. 1 nelze vykládat tak, že vyžaduje existenci rizika spojeného s leteckou dopravou nebo přímou souvislost s ní, tedy existenci kritérií, která by neodpovídala běžnému smyslu tohoto pojmu, cílům Montrealské úmluvy, ani podstatě režimu odpovědnosti zavedeného touto úmluvou. Z toho důvodu mám za to, že takové okolnosti, jako jsou okolnosti ve věci v původním řízení, je možné pod uvedený pojem podřadit, k čemuž se zjevně přiklání i předkládající soud.

61. Domnívám se tudíž, že čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy musí být vykládán v tom smyslu, že „nehodou“ způsobilou založit odpovědnost leteckého dopravce podle tohoto ustanovení je jakákoliv událost, která měla za následek smrt nebo zranění cestujícího a došlo k ní na palubě letadla, popřípadě během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj, a má nenadálou či neobvyklou povahu a příčinu nezávislou na daném cestujícím, a není nutné zkoumat, zda uvedená událost vznikla v důsledku rizika spojeného s leteckou dopravou nebo zda tato událost s leteckou dopravou přímo souvisela.

65 – Viz bod 23 tohoto stanoviska.

66 – V tomto smyslu viz také bod 21 rozsudku Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) citovaného výše v poznámce pod čarou 23.

67 – Viz článek 17 Varšavské úmluvy ve spojení s jejím článkem 20, který stanovil, že právní domněnka odpovědnosti leteckého dopravce je vyvratitelná.

68 – Podle čl. 22 odst. 1 Varšavské úmluvy. K revizi maximální hranice pro výši odškodnění původně stanovené touto úmluvou viz Grigorieff, C.-I., op. cit. poznámka pod čarou 42, s. 653 až 656.

69 – V bodech 7 a 10 odůvodnění tohoto nařízení se uvádí, že „[toto nařízení] a Montrealská úmluva posilují ochranu cestujících a jimi vyživovaných osob“ a že „[p]ro bezpečný a moderní letecký dopravní systém je vhodná zásada neomezené odpovědnosti v případě smrti nebo zranění leteckých cestujících“. Zásadní posun v režimu odškodnění cestujících, poškozených v případě leteckých nehod, zdůraznily i důvodové zprávy zveřejněné ve Francii a Švýcarsku, dostupné na následujících internetových stránkách: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf a https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

V. Závěry

62. S ohledem na předcházející úvahy navrhuji Soudnímu dvoru, aby na předběžnou otázku položenou Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) odpověděl takto:

„Článek 17 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené dne 28. května 1999 a schválené jménem Evropského společenství rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001, musí být vykládán v tom smyslu, že „nehodou“ způsobilou založit odpovědnost leteckého dopravce podle tohoto ustanovení je jakákoliv událost, která měla za následek smrt nebo zranění cestujícího a došlo k ní na palubě letadla, popřípadě během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj, a má nenadálou či neobvyklou povahu a příčinu nezávislou na daném cestujícím, a není nutné zkoumat, zda uvedená událost vznikla v důsledku rizika spojeného s leteckou dopravou, nebo zda tato událost s leteckou dopravou přímo souvisela.“