Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
prednesené 26. septembra 2019[1]

Vec C-532/18

GN, zastúpená zákonným zástupcom HM
proti
ZU, správkyňa konkurznej podstaty spoločnosti Niki Luftfahrt GmbH

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Montrealský dohovor – Článok 17 ods. 1 – Zodpovednosť leteckých dopravcov voči cestujúcim – Pojem ‚nehoda' – Telesné zranenie cestujúceho z dôvodu prevrátenia sa horúceho nápoja, ku ktorému došlo na palube letiaceho lietadla"

I. Úvod

1. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko), sa týka výkladu článku 17 ods. 1 dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu[2] (ďalej len „Montrealský dohovor"), ktorý určuje podmienky, za ktorých cestujúci, ktorý počas letu utrpel telesné zranenie, môže uplatniť zodpovednosť leteckého dopravcu prevádzkujúceho tento let.

2. Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi maloletou cestujúcou zastúpenou jej otcom a správkyňou konkurznej podstaty leteckej spoločnosti. Žalobkyňa vo veci samej požaduje náhradu škody za popáleniny, ktoré jej spôsobilo prevrátenie sa horúceho nápoja, ku ktorému z neznámeho dôvodu došlo počas cezhraničného letu prevádzkovaného uvedenou spoločnosťou.

3. Súdny dvor je po prvýkrát požiadaný, aby vymedzil hranice pojmu „nehoda" v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru najmä s prihliadnutím na kritériá uplatniteľnosti, ktoré už zohľadnili niektoré vnútroštátne súdy. Konkrétnejšie je tomuto súdu v podstate položená otázka, či je nevyhnutné, aby udalosť, ktorá nastala na palube lietadla, bola nielen náhla alebo neobvyklá a nezávislá od dotknutého cestujúceho, ale tiež spôsobená rizikom typickým pre leteckú dopravu alebo súvisiaca s touto dopravou. Z dôvodov vysvetlených v týchto návrhoch sa domnievam, že musí byť splnené iba prvé z týchto kritérií, a nie aj posledné z nich.

1 Jazyk prednesu: francúzština.

2 Tento dohovor uzavretý v Montreale 28. mája 1999 bol podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený 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). Pre Európsku úniu nadobudol tento dohovor platnosť 28. júna 2004.

II. Právny rámec

A. Montrealský dohovor

4. Preambula Montrealského dohovoru okrem iného vo svojom treťom odseku uvádza, že zmluvné štáty „uznávaj[ú] dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“. Okrem toho vo svojom piatom odseku preambula 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 17 Montrealského dohovoru s názvom „Smrť a zranenie cestujúcich – škoda na batožine“ vo svojom odseku 1 stanovuje, že „dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho iba v prípade, keď sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie udiala na palube lietadla alebo ak nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania“.

6. Podľa článku 20 tohto dohovoru s názvom „Oslobodenie od zodpovednosti“ platí, že „ak dopravca preukáže, že škoda bola spôsobená úplne alebo čiastočne nedbanlivosťou alebo iným protiprávnym činom alebo opomenutím osoby požadujúcej náhradu, alebo osoby, od ktorej táto odvodzuje svoje práva, dopravca je úplne alebo čiastočne oslobodený od zodpovednosti voči nárokujúcej osobe v takom rozsahu, v akom táto nedbanlivosť, alebo protiprávny čin alebo opomenutie spôsobili úplne alebo čiastočne škodu. Ak v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho požaduje náhradu osoba iná než cestujúci, dopravca je taktiež úplne alebo čiastočne oslobodený od zodpovednosti v takom rozsahu, v akom preukáže, že škoda bola spôsobená nedbanlivosťou alebo iným protiprávnym činom, alebo opomenutím dotknutého cestujúceho. Tento článok platí pre všetky ustanovenia o zodpovednosti v tomto dohovore, vrátane odseku 1 článku 21“.

7. Článok 21 uvedeného dohovoru s názvom „Náhrada v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho“ znie takto:

„1. V prípade škôd vzniknutých podľa odseku 1 článku 17 neprevyšujúcich 100 000 práv osobitného čerpania na každého cestujúceho, dopravca sa nebude môcť zbaviť svojej zodpovednosti alebo ju obmedziť.

2. Dopravca nie je zodpovedný za vzniknuté škody podľa odseku 1 článku 17 v rozsahu, v ktorom tieto prevyšujú na každého cestujúceho 100000 práv osobitného čerpania, ak dopravca preukáže, že:

a) taká škoda nevznikla následkom nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu, alebo opomenutia dopravcu alebo jeho pracovníkov alebo agentov; alebo

b) taká škoda vznikla výlučne následkom nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu, alebo opomenutia tretej strany.“

8. Článok 29 tohto dohovoru s názvom „Základ pre nárok“ stanovuje, že „pri preprave cestujúcich, batožiny a nákladu môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená, či už na základe tohto dohovoru alebo na základe zmluvy, alebo deliktu, alebo inak, za podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú stanovené v tomto dohovore bez toho, aby bola dotknutá otázka, kto sú osoby oprávnené podať žalobu a aké sú ich práva. V prípade takej žaloby nie je možné získať náhradu trestnú, náhradu s prísnou pokutou alebo náhradu inej nenahraditeľnej škody [represívnu náhradu škody, zvýšenú náhradu škody ani náhradu, ktorá nemá nahradiť škodu – *neoficiálny preklad*]“.

B. Právo Únie

9. Odôvodnenia 5 až 7 a 10 nariadenia (ES) č. 889/2002 [3], ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd [4], znejú takto:

„(5) spoločenstvo podpísalo Montrealský dohovor a naznačilo svoj úmysel stať sa prostredníctvom jeho ratifikácie zmluvnou stranou dohovoru;

(6) je potrebné zmeniť a doplniť nariadenie Rady (ES) 2027/97…, aby bolo v súlade s ustanoveniami Montrealského dohovoru, čím sa vytvorí jednotný systém zodpovednosti v medzinárodnej leteckej doprave;

(7) toto nariadenie a Montrealský dohovor posilňujú ochranu cestujúcich a ich rodinných príslušníkov [právnych nástupcov – *neoficiálny preklad*] a nemôžu sa interpretovať tak, aby znižovali ochranu vo vzťahu k súčasným právnym predpisom platným k dátumu prijatia tohto nariadenia;

…

(10) je primeraný systém neobmedzenej zodpovednosti v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich v súvislosti s bezpečným a moderným leteckým dopravným systémom.“

10. Podľa článku 1 nariadenia č. 2027/97, zmeneného nariadením č. 889/2002 (ďalej len „nariadenie č. 2027/97“), platí, že „toto nariadenie vykonáva príslušné ustanovenia Montrealského dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave a ustanovuje určité dodatočné ustanovenia. Rozširuje aj uplatňovanie týchto ustanovení na prepravu v leteckej doprave v rámci jedného členského štátu“.

11. Článok 2 ods. 2 nariadenia č. 2027/97 uvádza, že „pojmy obsiahnuté v tomto nariadení, ktoré nie sú definované v odseku 1, sú ekvivalentmi pojmov použitých v Montrealskom dohovore“.

12. Článok 3 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje, že „zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť“.

III. Spor vo veci samej, prejudiciálna otázka a konanie na Súdnom dvore

13. V auguste 2015 vtedy šesťročná žalobkyňa vo veci samej letela leteckou spoločnosťou Niki Luftfahrt GmbH založenou podľa rakúskeho práva zo Španielska do Rakúska.

14. Dieťa sedelo vedľa svojho otca, ktorý počas letu dostal od letušky papierový pohár bez vrchného krytu s horúcou kávou a položil ho na vyklápací stolík umiestnený pred ním. Následne sa tento pohár šmykol a jeho obsah sa vylial na dieťa, ktoré utrpelo popáleniny druhého stupňa na časti tela. Nepodarilo sa preukázať, či sa pohár s kávou prevrátil preto, lebo bol stolík pokazený, alebo v dôsledku otrasov lietadla.

15. Žalobkyňa vo veci samej, právne zastúpená svojím otcom, podala žalobu, v ktorej navrhovala, aby Niki Luftfahrt bola zaviazaná na náhradu ujmy spôsobenej nehodou, ku ktorej došlo počas uvedeného letu, vo výške 8 500 eur spolu s úrokmi z omeškania a poplatkami na základe článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru.

3 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 13. mája 2002 (Ú. v. ES L 140, 2002, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246).

4 Nariadenie Rady z 9. októbra 1997 (Ú. v. ES L 285, 1997, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489).

16. Správca konkurznej podstaty leteckej spoločnosti, na majetok ktorej je v súčasnosti vyhlásený konkurz, odmietol existenciu zodpovednosti, pričom uviedol, že nedošlo k nehode v zmysle tohto ustanovenia, keďže k prevráteniu pohára s kávou neviedla žiadna „náhla a neočakávaná udalosť“. V každom prípade nedošlo k naplneniu žiadneho „rizika typického pre leteckú dopravu“, teda charakteristického pre túto dopravu, hoci sa vyžaduje aj splnenie tejto podmienky.

17. Rozhodnutím z 15. decembra 2015 Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko) vyhovel návrhu žalobkyne vo veci samej. Tento súd sa domnieval, že okolnosti vo veci samej zakladali „nehodu“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, keďže prevrátenie sa pohára s kávou bolo dôsledkom „neobvyklej, zvonka vyplývajúcej udalosti“. Tento súd navyše rozhodol, že došlo k naplneniu „rizika typického pre leteckú dopravu“, keďže lietadlo je počas svojej prevádzky vystavené nakloneniam rôzneho stupňa, ktoré môžu viesť k tomu, že predmety položené na vodorovnej ploche v lietadle sa zošmyknú bez toho, aby bol na to potrebný nejaký osobitný manéver. Súd napokon konštatoval, že k zavineniu leteckého dopravcu nedošlo, keďže podávanie horúcich nápojov v nádobách bez krytu je bežnou a spoločensky primeranou praxou.

18. Rozsudkom z 30. augusta 2016 Oberlandesgericht Wien (Vyšší krajinský súd Viedeň, Rakúsko) zmenil prvostupňové rozhodnutie po tom, čo dospel k záveru, že zodpovednosť leteckého dopravcu bola vylúčená, pretože článok 17 Montrealského dohovoru sa vzťahuje len na nehody spôsobené „rizikom typickým pre leteckú dopravu“ a že v prejednávanej veci sa to žalobkyni vo veci samej nepodarilo preukázať.

19. Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd), rozhodujúci o mimoriadnom opravnom prostriedku „Revision“, rozhodnutím z 26. júna 2018, doručeným do kancelárie Súdneho dvora 14. augusta 2018, rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Ide o ‚nehodu‘ zakladajúcu zodpovednosť leteckého dopravcu v zmysle článku 17 ods. 1 [Montrealského dohovoru] v prípade, ak sa pohár s horúcou kávou položený na vyklápacom stolíku umiestnenom na prednom sedadle letiaceho lietadla z neznámej príčiny zošmykne a prevrhne, v dôsledku čoho utrpí cestujúci popáleniny?“

20. Písomné pripomienky podali na Súdny dvor žalovaná vo veci samej, poľská vláda, ako aj Európska komisia. Na pojednávaní 19. júna 2019 predniesli svoje ústne pripomienky francúzska vláda a Komisia.

IV. Analýza

A. Úvodné pripomienky

21. V prvom rade uvádzam, že podľa vnútroštátneho súdu sa Montrealský dohovor uplatňuje za okolností sporu vo veci samej, pretože let, počas ktorého došlo k spornej udalosti, má medzinárodnú povahu v zmysle článku 1 tohto dohovoru, keďže miesto odletu a miesto príletu sa nachádzajú na území dvoch zmluvných štátov.[5] V tejto súvislosti zdôrazňujem, že v oblastiach, na ktoré sa vzťahuje Montrealský dohovor, členské štáty Únie preniesli na Úniu svoje právomoci, pokiaľ ide

5 A to na území Španielskeho kráľovstva a Rakúskej republiky.

o zodpovednosť za škody spôsobené v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho [6] a že článok 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 stanovuje, že zodpovednosť „leteckého dopravcu spoločenstva“ [7] voči cestujúcim, čo je zrejme tento prípad, sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru relevantnými pre túto zodpovednosť. [8]

22. Ďalej pripomínam [9], že ustanovenia Montrealského dohovoru sú neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Únie [10], takže Súdny dvor má právomoc rozhodovať o jeho výklade pri dodržaní pravidiel medzinárodného práva, ktorými je Únia viazaná, a predovšetkým článku 31 Viedenského dohovoru [11], podľa ktorého sa zmluva 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. [12] Navyše vzhľadom na predmet Montrealského dohovoru, ktorým je zjednotiť pravidlá pre medzinárodnú leteckú dopravu, už Súdny dvor rozhodol, že pojmy nachádzajúce sa v tomto dohovore, ktoré v ňom nie sú definované, sa „musia napriek rôznym významom, ktoré sa priznávajú týmto konceptom v domácich právnych poriadkoch zmluvných strán dohovoru, vykladať jednotne a autonómne“ [13].

23. Napokon z ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že v prejudiciálnom konaní prináleží iba vnútroštátnym súdom, aby definovali skutkový a právny rámec sporu, v ktorom majú rozhodnúť. [14] V tejto súvislosti uvádzam, že v prejednávanej veci nie je sporné, ako sa to výslovne uvádza v prejudiciálnej otázke, že nebolo možné preukázať dôvod, pre ktorý sa pohár s kávou prevrátil na žalobkyňu vo veci samej. Navyše z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že námietka založená na spoluzavinení obete, ktorú pôvodne vzniesla žalovaná vo veci samej, už nie je predmetom vnútroštátneho konania. [15] Súdny dvor je teda povinný rozhodnúť o požadovanom výklade na základe zistení takto urobených vnútroštátnym súdom.

6 Pozri v tomto zmysle bod 4 vyhlásenia o právomoci Európskeho spoločenstva v záležitostiach, ktoré upravuje Montrealský dohovor, ktoré sa nachádza v listine o schválení Spoločenstvom uloženej 29. apríla 2004 a na tejto internetovej adrese: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Letecký dopravca Spoločenstva je definovaný v článku 2 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia ako letecký dopravca s platnou prevádzkovou licenciou udelenou členským štátom v súlade s ustanoveniami nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 1992, s. 1; Mim. vyd. 06/002, s. 3), ktoré bolo s účinnosťou od 1. novembra 2008 zrušené a nahradené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 2008, s. 3).

8 Pozri najmä rozsudky zo 6. mája 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, bod 18); z 22. novembra 2012, Espada Sánchez a i. (C-410/11, EU:C:2012:747, bod 19); z 26. februára 2015, Wucher Helicopter a Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, bod 35), ako aj z 9. septembra 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, bod 25 a nasl.).

9 Pozri tiež návrhy, ktoré som predniesol vo veci Guaitoli a i. (C-213/18, EU:C:2019:524, bod 29).

10 Od dátumu nadobudnutia platnosti uvedeného v poznámke pod čiarou 2 vyššie.

11 Viedenský dohovor o zmluvnom práve uzavretý vo Viedni 23. mája 1969 (*Zbierka zmlúv Organizácie Spojených národov*, zv. 1155, s. 331).

12 Pozri najmä rozsudky z 22. novembra 2012, Espada Sánchez a i. (C-410/11, EU:C:2012:747, body 20 až 22); zo 17. februára 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, body 23 a 24), ako aj z 12. apríla 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, body 19 až 22).

13 Pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. mája 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, body 21 a 22), týkajúci sa pojmu „ujma“, ktorý je základom článku 22 ods. 2 uvedeného dohovoru.

14 Podľa článku 267 ZFEÚ, ktorý sa zakladá na jasnom rozdelení úloh vnútroštátnych súdov a Súdneho dvora, patrí každé posúdenie skutkového stavu veci do právomoci vnútroštátnych súdov (pozri najmä rozsudky z 19. júla 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, bod 30, ako aj zo 7. augusta 2018, Prenninger a i., C-329/17, EU:C:2018:640, bod 27).

15 Vnútroštátny súd nespresňuje, či sa diskusia v konaní vo veci samej týkala prípadného zavinenia maloletej poškodenej a/alebo jej otca, ktorý narábal s pohárom s kávou a ktorý maloletú zastupuje v tomto konaní.

B. O pojme „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru

1. O predmete prejudiciálnej otázky a uvádzaných názoroch

24. V prejednávanej veci je Súdny dvor v podstate požiadaný, aby určil, či sa pojem „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru má vykladať tak, že zahŕňa situáciu, v ktorej sa pohár s horúcou kávou, položený na vyklápacom stolíku letiaceho lietadla, z neurčeného dôvodu prevráti a spôsobí popáleninu cestujúcemu, ktorý môže potom podľa uvedeného ustanovenia požadovať, aby mu dotknutý letecký dopravca nahradil škodu spôsobenú týmto telesným zranením.

25. Hoci formulácia otázky položenej vnútroštátnym súdom sa viaže k okolnostiam sporu vo veci samej, napriek tomu si myslím, že by bolo lepšie, keby sa Súdny dvor neobmedzil na odpoveď, ktorá platí iba pre tento špecifický prípad, ale využil tu ponúknutú príležitosť na to, aby poskytol výklad uvedeného pojmu stanovujúci abstraktné, teda všeobecnejšie, kritériá posúdenia.[16] Treba zdôrazniť, že prejednávaná vec je prvou vecou, v ktorej má Súdny dvor vyložiť uvedený pojem.

26. V tejto súvislosti rovnako ako vnútroštátny súd uvádzam, že Montrealský dohovor neobsahuje definíciu pojmu „nehoda“, hoci výskyt takejto udalosti je zjavne rozhodujúcou podmienkou pre vznik zodpovednosti leteckého dopravcu na základe článku 17 ods. 1 uvedeného dohovoru v prípade fyzickej ujmy (telesné zranenie alebo smrť) utrpenej cestujúcim.[17] Tento pojem sa rovnako nachádza v ekvivalentnom ustanovení, ktorým je článok 17 Varšavského dohovoru,[18] ktorý bol nahradený Montrealským dohovorom,[19] ale nie je definovaný ani v tomto prvom dohovore.

27. Niekoľko vnútroštátnych súdov však vypracovalo judikatúru k pojmu „nehoda“ v zmysle Varšavského dohovoru a/alebo Montrealského dohovoru, ktorú vnútroštátny súd výslovne pripomína.[20] Spresňujem, že napriek rozdielom medzi článkom 17 Varšavského dohovoru a článkom 17 ods. 1 Montrealského dohovoru si myslím, že druhé z týchto ustanovení treba vzhľadom na ich ekvivalentnú podstatu vykladať aj s prihliadnutím na rozhodnutia týkajúce sa prvého ustanovenia.[21]

28. Vnútroštátny súd uvádza, že si myslí, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa uplatňuje v prejednávanej veci, keďže telesné zranenie, ktoré utrpela žalobkyňa vo veci samej, vyplýva, podľa terminológie použitej uvedenými vnútroštátnymi súdmi, z „náhlej“ udalosti, ktorej príčinou je „činnosť nezávislá“ od obete a ktorá jej spôsobuje „neočakávanú ujmu“. Tento súd zdôrazňuje, že spor vo veci samej sa sústreďuje na to, či pojem „nehoda“ v zmysle tohto ustanovenia predpokladá okrem splnenia takto spomenutých kritérií aj to, aby došlo k naplneniu „rizika typického pre leteckú dopravu“[22].

16 V rámci spolupráce zavedenej článkom 267 ZFEÚ medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom, ktoré majú priamo a vzájomne prispieť k jednotnému uplatňovaniu práva Únie vo všetkých členských štátoch, totiž Súdny dvor môže zo znenia prejudiciálnej otázky so zreteľom na údaje poskytnuté vnútroštátnym súdom vyvodiť časti, na ktoré sa vzťahuje výklad práva Únie. Tak bolo možné pripustiť, že aj keď sa položená otázka zrejme usiluje o priame uplatnenie práva Únie na spor vo veci samej, vnútroštátny súd sa na účely tohto sporu v skutočnosti snaží o výklad tohto práva (pozri najmä rozsudky z 18. januára 1979, van Wesemael a i., 110/78 a 111/78, EU:C:1979:8, bod 21; zo 17. novembra 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, bod 21; z 8. novembra 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, bod 32, ako aj z 13. februára 2014, Crono Service a i., C-419/12 a C-420/12, EU:C:2014:81, body 28 a 29).

17 Navyše článok 2 ods. 2 nariadenia č. 2027/97 odkazuje na Montrealský dohovor v prípade pojmov, ktoré toto nariadenie obsahuje, ale nedefinuje, ako je napríklad pojem „nehoda“.

18 Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaný vo Varšave 12. októbra 1929. Spresňujem, že pojem „nehoda“ bol bez ďalšieho spresnenia použitý aj v článku 30 ods. 2 tohto dohovoru, ktorý sa týkal prípadu leteckej dopravy vykonávanej viacerými po sebe nasledujúcimi dopravcami, ktorý nie je relevantný v prejednávanej veci.

19 Pozri preambulu a článok 55 Montrealského dohovoru.

20 V tejto súvislosti vnútroštátny súd odkazuje na REUSCHLE, F.: *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, 2. vyd., Berlin: De Gruyter, 2011, komentár k článku 17 Montrealského dohovoru, zvlášť bod 13 a nasl.

21 O tejto vnútroštátnej judikatúre pozri tiež bod 43 a nasl. nižšie.

22 Výraz v originálom v nemeckom jazyku: „ein für die Luftfahrt typisches Risiko“.

29. Tento súd vysvetľuje, že vzhľadom na niektoré rozhodnutia vydané súdmi zmluvných štátov Varšavského dohovoru a/alebo Montrealského dohovoru, ako aj rôzne názory doktríny, si viacero prístupov odporuje, pokiaľ ide o nevyhnutnosť splnenia tohto posledného kritéria.

30. Podľa prvého prístupu, ktorý podľa vnútroštátneho súdu zastáva väčšina nemeckej doktríny a judikatúry,[23] sa sporný pojem „nehoda“ musí obmedzovať na situácie, v ktorých sa naplnilo riziko typicky vyplývajúce z povahy lietadla, jeho stavu alebo prevádzky[24] alebo tiež leteckého zariadenia používaného počas nastupovania alebo vystupovania. Je to odôvodnené tým, že úmyslom zmluvných štátov Montrealského dohovoru nebolo, aby leteckí dopravcovia znášali všeobecné riziká bežného života. Poškodená osoba je teda povinná preukázať, že došlo k naplneniu rizika, ktoré mohlo nastať iba v oblasti leteckej dopravy. V prejednávanej veci by však vzhľadom na nemožnosť určiť príčinu spornej udalosti tento výklad viedol k zamietnutiu žaloby podanej žalobkyňou vo veci samej.

31. Naopak podľa druhého prístupu nie je nevyhnutné preukázať, že došlo k naplneniu rizika typického pre leteckú dopravu na to, aby sa bolo možné oprieť o článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, a to vzhľadom na znenie tohto ustanovenia, ním zavedený režim zodpovednosti a potrebu zachovať jeho účinnosť. Vnútroštátny súd sa domnieva, že tieto argumenty sú presvedčivé. Spresňuje, že niektorí autori z toho vyvodili, že „nehodu“, ktorá môže založiť zodpovednosť leteckého dopravcu, predstavuje okrem iného prevrátenie sa horúceho nápoja na telo cestujúceho.[25] V spore vo veci samej by tento výklad viedol k uznaniu zodpovednosti leteckého dopravcu.

32. Vnútroštátny súd napokon uvažuje o ďalšom prístupe označenom ako „kompromisné riešenie“, podľa ktorého zodpovednosť upravená v článku 17 ods. 1 vyplýva jednoducho z toho, že posudzovaná udalosť sa udiala na palube lietadla alebo počas nastupovania alebo vystupovania, pričom nie je potrebné, aby došlo k naplneniu rizika typického pre leteckú dopravu, avšak s tým, že dopravca sa môže tejto zodpovednosti zbaviť, ak preukáže, že neexistuje súvislosť s povahou alebo prevádzkou lietadla. V prejednávanej veci by tento výklad viedol rovnako k uznaniu zodpovednosti žalovanej vo veci samej, keďže príčinu danej nehody nebolo možné zistiť.

33. Pripomienky predložené Súdnemu dvoru v prejednávanej veci odrážajú tieto rôzne prístupy. Žalovaná vo veci samej tvrdí, že zodpovednosť leteckých dopravcov na základe článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru môže vzniknúť iba vtedy, keď nehoda, teda náhla a neočakávaná udalosť vyplývajúca z vonkajšieho zásahu, bola vyvolaná rizikom typickým pre leteckú dopravu. Riziko telesného zranenia spôsobeného prevrátením sa horúceho nápoja sa však môže naplniť aj v súkromnom živote.[26]

23 Vnútroštátny súd cituje SCHMID, R.: Artikel 17. In: *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*. Luchterhand, 2016, body 16 a 17 (pozri tiež verziu v anglickom jazyku SCHMID, R.: Article 17. In: *Montreal Convention*. Kluwer, 2006, body 16 a 17), ako aj RUHWEDEL, E.: *Der Luftbeförderungsvertrag*. 3. vyd., Köln: Luchterhand, 1998, bod 331. Okrem toho uvádza rozsudok, ktorý vyhlásil Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) 21. novembra 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), pričom však zdôrazňuje, že tento súd vyžaduje iba existenciu „súvislosti“ s rizikom typickým pre leteckú dopravu. Z obdobia pred týmto rozsudkom pozri okrem judikatúry citovanej v FÜHRICH, E.: *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, München: C. H. Beck, 2015, s. 1059, rozhodnutie, ktoré vydal Landgericht Frankfurt (Regionálny súd Frankfurt, Nemecko) 16. decembra 2005 (NJW-RR 2006, 704).

24 Riziko, ktoré môže vyplývať napríklad zo zmien výšky alebo rýchlosti lietadla.

25 V tomto zmysle vnútroštátny súd vo svojom rozhodnutí uvádza REUSCHLE, F. : c. d., bod 15; STEFULA, M. : *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Wien: Verlag Österreich, 2001, body 123 až 136 (pozri tiež prehľad tohto diela od MÜLLER-ROSTIN, W. : *NZV*, 2002, s. 75), ako aj KEHRBERGER, H.-P.: Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie. In: *Festschrift für Werner Guldimann*, Berlin: Luchterhand, 1997, body 129 a 130, k článku 17 Varšavského dohovoru.

26 Ako príklad rizika špecificky spojeného s prevádzkou lietadla na rozdiel od všeobecného rizika bežného života žalovaná vo veci samej uvádza prevrátenie sa horúceho nápoja v dôsledku turbulencií, zmeny letovej výšky alebo naklonenia sa lietadla, alebo aj vady stolíka, čo sú okolnosti, ktoré neboli preukázané v spore vo veci samej.

34. Naopak poľská vláda odmieta požiadavku rizika typického pre leteckú dopravu, ale napriek tomu sa domnieva, že je potrebná pravdepodobná príčinná súvislosť medzi dotknutou udalosťou, ktorá musí byť náhla alebo neočakávaná a nezávislá od cestujúceho, a pohybom alebo prevádzkou lietadla, čo je súvislosť, ktorá v prejednávanej veci existuje. [27]

35. Francúzska vláda a Komisia [28] sa domnievajú, že na situáciu vo veci samej sa skutočne vzťahuje pojem „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1, keďže ide o náhlu udalosť, ktorá nastala počas leteckej dopravy a je nezávislá od osoby obete, pričom nie je potrebné preukázať, že došlo k naplneniu rizika typického pre leteckú dopravu, čo je názor, ktorý zastáva žalovaná vo veci samej, a dokonca ani existenciu príčinnej súvislosti s touto dopravou, čo je názor, ktorý odporúča poľská vláda. To je aj môj názor a to z nasledujúcich dôvodov, ktoré sú v súlade s vyššie uvedenými pravidlami výkladu. [29]

2. O doslovnom výklade

36. V prvom rade, pokiaľ ide o znenie článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, pripomínam, [30] že platných je iba šesť jazykových verzií tohto dohovoru, ktoré boli označené ako „autentické“ a medzi ktorými sa nachádzajú tri jazykové verzie zodpovedajúce úradným jazykom Únie a to angličtina, španielčina a francúzština. [31]

37. Tento článok 17 ods. 1 uvádza, že „dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho iba v prípade, keď sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie udiala na palube lietadla alebo ak nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania“.

38. Na úvod rovnako ako vnútroštátny súd uvádzam, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru neformuluje požiadavku, podľa ktorej by zodpovednosť leteckého dopravcu mohla na základe tohto ustanovenia vzniknúť iba v prípade, keď bola sporná udalosť spôsobená rizikom typickým pre leteckú dopravu, ako to tvrdí žalovaná vo veci samej alebo má príčinnú súvislosť s povahou alebo prevádzkou lietadla, ako to navrhuje poľská vláda. Domnievam sa však, že ak by autori uvedeného dohovoru mali v úmysle upraviť takéto reštriktívne kritériá, nezabudli by to urobiť výslovne, [32] čo sa však v tomto prípade nestalo. Navyše prípravné práce neuvádzajú takýto úmysel. [33]

27 Podľa poľskej vlády takáto súvislosť vyplýva z toho, že podávanie horúcich nápojov počas cesty je bežnou praxou dopravcov, či už leteckých alebo iných, ktorá môže byť súčasťou prepravnej služby alebo doplnkovou službou priamo spojenou s prepravou.

28 Spresňujem, že na pojednávaní Komisia vysvetlila svoje stanovisko a potvrdila, že sa pripája k názoru francúzskej vlády.

29 Pozri bod 22 vyššie.

30 Pozri tiež návrhy, ktoré som predniesol vo veci Guaitoli a i. (C-213/18, EU:C:2019:524, bod 58).

31 V súvislosti so zohľadnením šiestich jazykových verzií, v ktorých bol vypracovaný Montrealský dohovor (teda v anglickom, arabskom, čínskom, španielskom, francúzskom a ruskom jazyku), pozri rozsudky zo 6. mája 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, bod 24), ako aj zo 17. februára 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, body 23 a 31 až 34).

32 Na porovnanie pozri podrobnú definíciu pojmu „nehoda“ v článku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 2010, s. 35), ktoré však podľa jeho článku 1 neupravuje na rozdiel od Montrealského dohovoru zodpovednosť leteckých dopravcov.

33 Vnútroštátny súd uvádza, že obmedzenie na prípady, keď nastalo riziko typické pre leteckú dopravu, nebolo zámerom počas vypracovania Montrealského dohovoru, pričom uvádza rozsudok, ktorý vyhlásil Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor), už citovaný v poznámke pod čiarou 23. Spresňujem, že v bode 21 tohto rozsudku sa uvádza, že podľa obsahu zápisníc z medzinárodnej konferencie, ktorá viedla k prijatiu tohto dohovoru, nebola na účely definovania existencie nehody stanovená podmienka, aby sa naplnilo nebezpečenstvo typické pre letectvo.

39. V rovnakom zmysle zhodne s francúzskou vládou zdôrazňujem, že v porovnaní so zodpovedajúcim ustanovením Varšavského dohovoru [34], ktorý mu predchádzal, bolo do tohto článku 17 ods. 1 doplnené významné spresnenie, a to výraz „iba v prípade“ [35], ktorý odhaľuje vôľu autorov nepodmieniť zodpovednosť leteckého dopravcu inými podmienkami, ako sú tie, že „nehoda“ nastala za okolností a mala následky, ktoré sú uvedené ďalej v tomto článku 17 ods. 1. Z tohto spresnenia podľa môjho názoru vyplýva, že pojem „nehoda“ v zmysle tohto ustanovenia sa má vykladať tak, aby to nemalo za následok obmedzenie jeho vecnej pôsobnosti.

40. Pokiaľ ide o uvedený pojem, uvádzam, že terminológia použitá v článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru v súvislosti so zodpovednosťou leteckého dopravcu v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich, sa líši od terminológie použitej v odseku 2 tohto článku 17 a v článku 18 uvedeného dohovoru, ktoré sa týkajú zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade zničenia, straty, alebo poškodenia zapísanej batožiny, resp. nákladu. Na rozdiel od článku 17 ods. 1 sa totiž článok 17 ods. 2 a článok 18 netýkajú „nehody“, ale obyčajnej „udalosti“, ktorá zapríčinila škodu na zapísanej batožine alebo náklade. [36] Z tohto rozdielu podľa môjho názoru vyplýva, že na uplatnenie uvedeného článku 17 ods. 1 treba, aby sa udalosť, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie cestujúceho, nielen udiala na palube lietadla alebo v priebehu nastupovania alebo vystupovania, [37] ale tiež aby ju bolo možné kvalifikovať ako „nehodu“ podľa kritérií, ktoré určí Súdny dvor.

41. Hoci výraz „nehoda“ je použitý v Montrealskom dohovore viackrát, nie je vysvetlený ani v iných ustanoveniach, v ktorých sa tiež nachádza. [38] Nanajvýš článok 28 tohto dohovoru, ktorý sa vzťahuje na platby vopred v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich, uvádza, že tieto ujmy musia byť následkom „leteckých nehôd“ [39], avšak bez ďalšieho spresnenia.

42. Pripomínam, že podľa článku 31 Viedenského dohovoru sa pojem „nehoda“ uvedený v článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru má vykladať v súlade „s obvyklým významom, ktorý sa dáva [tomuto výrazu]“.

43. V tejto súvislosti sa domnievam, že tak, ako to urobil vnútroštátny súd, ako aj všetci účastníci konania, ktorí predložili pripomienky v prejednávanej veci, je potrebné vziať do úvahy výklad uvedeného pojmu zohľadnený rôznymi súdmi zmluvných štátov Varšavského dohovoru a/alebo Montrealského dohovoru [40] a prípadne sa inšpirovať týmito súdnymi precedensmi, aj keď Súdny dvor nie je nimi viazaný.

44. V prvom rade podotýkam, že napriek nejakým obmenám vo výbere slov použitých vnútroštátnymi súdmi, boli niektoré kritériá všeobecne akceptované ako relevantné v súvislosti s pojmom „nehoda“ nachádzajúcim sa v článku 17 Varšavského dohovoru a v článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru. Podľa týchto súdov musí obeť v podstate preukázať, že udalosť, ktorá sa udiala počas doby leteckej prepravy buď na palube lietadla, alebo v priebehu nastupovania alebo vystupovania, a ktorá spôsobila uvádzajú fyzickú ujmu, má jednak „náhlu“ alebo „neobvyklú“ povahu a jednak pôvod „nezávislý“ od

34 Článok 17 Varšavského dohovoru stanovoval, že „dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade smrti, zranenia alebo akéhokoľvek iného telesného poškodenia cestujúceho *v prípade*, keď sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie udiala na palube lietadla alebo ak nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

35 Výraz, ktorý sa nachádza tak vo francúzskej verzii („par cela seul“) článku 17 Montrealského dohovoru, ako aj v jeho anglickej verzii („upon condition only“) a španielskej verzii („por la sola razón“).

36 Platí to tak vo francúzskej verzii („accident“ a „fait“) Montrealského dohovoru, ako aj v jeho anglickej verzii (v ktorej sa nachádzajú výrazy „accident“ a „event“) a v španielskej verzii (v ktorej sa nachádzajú výrazy „accidente“ a „hecho“).

37 Zdôrazňujem, že časové obdobie, na ktoré sa vzťahuje článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru je dlhšie ako doba letu vo vlastnom zmysle slova, ktorá trvá od vzlietnutia lietadla až do jeho pristátia.

38 A to v článku 28 (s názvom „Platby vopred“), v odsekoch 2 a 3 článku 33 (s názvom „Jurisdikcia“), a v odseku 2 článku 36 (s názvom „Postupná preprava“) Montrealského dohovoru.

39 Platí to aj pre anglickú jazykovú verziu („aircraft accidents“) a španielsku jazykovú verziu („accidentes de aviación“). Podľa REUSCHLE, F.: c. d., bod 26, treba rozlišovať medzi nehodami samotného lietadla (napríklad jeho pádom), ktoré upravuje článok 28 Montrealského dohovoru a nehodami na palube lietadla, ale pojem „nehoda“ v zmysle jeho článku 17 zahŕňa oba tieto typy nehôd. Súhlasím s touto poslednou úvahou, ale na tomto mieste sa nevyjadrujem k predmetu článku 28.

40 Pozri bod 27 a nasl. vyššie.

osoby dotknutého cestujúceho.[41] Inak povedané, ako „nehodu“ nemožno posúdiť škodovú udalosť, ktorá vyplýva z vlastných reakcií obete na obvyklú, štandardnú a predvídateľnú prevádzku lietadla alebo ktorá bola vyvolaná skôr existujúcim zdravotným stavom obete. Zhoda na týchto faktoroch posúdenia vyplýva predovšetkým[42] z americkej judikatúry,[43] z nemeckej judikatúry,[44] ako aj z francúzskej judikatúry.[45] Pripomienky podané v prejednávanej veci sa v tejto súvislosti tiež približujú.

45. Domnievam sa, že tieto kritériá, ktoré sú v úplnom súlade s obvyklou definíciou daného výrazu,[46] môže užitočne zohľadniť aj Súdny dvor v prejednávanej veci pri určení, na ktoré situácie sa môže vzťahovať kvalifikácia „nehody“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru. K tomuto pripomínam, že vnútroštátny súd sa podľa mňa správne domnieva, že za takých okolností, akými sú okolnosti sporu vo veci samej, sú splnené všetky vyššie uvedené kritériá.[47] Aj iné vnútroštátne súdy, najmä americké,[48] rozhodli, že prevrátenie sa horúceho nápoja na cestujúceho na palube lietadla predstavuje „nehodu“ v zmysle článku 17 Varšavského dohovoru.

46. V druhom rade konštatujem, že ako sa uvádza v rozhodnutí vnútroštátneho súdu, existuje naopak rozpor v tom, či podľa uvedených ustanovení treba vyžadovať overenie dodatočného kritéria vzťahujúceho sa na existenciu „rizika typického pre leteckú dopravu“. Žalovaná vo veci samej tvrdí, že toto kritérium bolo prijaté v rakúskej judikatúre,[49] ale vnútroštátny súd má pochybnosti o správnosti tohto názoru, najmä vzhľadom na vývoj nemeckej judikatúry, ktorá sa zrejme uberá smerom k oslabeniu významu prikladaného tomuto kritériu.[50] Okrem toho, hoci v americkej judikatúre

41 Zdôrazňujem, že si netreba zamieňať overenie toho, že uvádzaná ujma nie je spôsobená predispozíciou dotknutého cestujúceho, ktoré sa vykonáva v štádiu prípadnej kvalifikácie spornej udalosti ako „nehody“, ktorá môže založiť zodpovednosť leteckého dopravcu podľa článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru s neskoršou otázkou, či žalovaný preukázal, že tento cestujúci prispel konaním alebo opomenutím k vzniku svojej vlastnej ujmy, takže letecký dopravca by mohol byť oslobodený od svojej zodpovednosti podľa článku 20 tohto dohovoru.

42 Pozri tiež MERCADAL, B. : Transports aériens. In : *Répertoire de droit commercial*, Paris: Dalloz, 2000, bod 110 a nasl.; GRIGORIEFF, C.-I.: Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal. In: *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, č. 4, s. 662 až 665, ako aj LETACQ, F.: Fascicule 925. In: *Jurisclasseur Transport*, Paris: Lexis360, 2018, bod 70.

43 Pozri hlavne rozsudok, ktorý vyhlásil U.S. Supreme Court (Najvyšší súd Spojených štátov amerických) 4. marca 1985, Air France v. Saks [470 U.S. 392 (1985), dostupný na tejto internetovej adrese : https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. Tento východiskový rozsudok uvádza, že pojem „nehoda“ v zmysle článku 17 Varšavského dohovoru, ktorý bol „drafted in French by continental jurists (vypracovaný vo francúzštine kontinentálnymi právnikmi)“ sa vzťahuje na „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger (*neočakávanú alebo neobvyklú* udalosť alebo dianie *nezávisle* od cestujúceho)“ a nie na prípad, keď „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft (zranenie nesporne vyplýva z vlastnej reakcie cestujúceho na obvyklú, štandardnú a očakávanú prevádzku lietadla)“ a že „any 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 (zranenie je výsledkom reťazca príčin a vyžaduje sa iba to, aby bol cestujúci schopný preukázať, že jedným článkom v reťazci bola *neobvyklá alebo neočakávaná udalosť nezávislá* od cestujúceho)“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

44 Pozri najmä nemecké rozhodnutia citované v REUSCHLE F.: c. d., bod 13.

45 Okrem francúzskych rozhodnutí uvádzaných autormi citovanými v poznámke pod čiarou 42, pozri rozsudok prvej občianskoprávnej komory Cour de cassation (Kasačný súd, Francúzsko) z 15. januára 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011), ako aj predchádzajúce súdne rozhodnutia uvedené na tejto internetovej adrese: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Slovo „accident“ pochádza z latinského výrazu „*accidens* : to, k čomu dochádza náhodne“ a je definované ako „événement ou fait involontaire dommageable imprévu (neočakávaná mimovoľná škodová udalosť alebo skutočnosť)“ podľa CORNU, G. a i.: *Vocabulaire juridique*. 12. vyd., Paris: PUF, 2018, s. 11, alebo ako „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm (neočakávaná udalosť, svojou povahou typicky náhla a spojená so zranením, stratou alebo ujmou)“ podľa *Encyclopædia Britannica* (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 Pozri bod 28 vyššie.

48 Pozri okrem iného rozsudok U.S. District Court of Puerto Rico (Okresný súd Spojených štátov pre okres Portoriko, Spojené štáty) zo 17. júna 1988, Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), dostupný na tejto internetovej adrese: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/], ako aj rozsudok U.S. District Court of California (Okresný súd Spojených štátov pre okres Kalifornia, Spojené štáty) z 15. mája 2007, Wipranik v. Air Canada, a i. (2007 WL 2441066, dostupný na tejto internetovej adrese: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 V tomto zmysle žalovaná vo veci samej cituje rozsudok, ktorý vyhlásil Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko) 2. júla 2015 (2 Ob 58/15s, dostupný na tento internetovej adrese: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Pozri úvahy tohto súdu uvedené v poznámkach pod čiarou 23 a 33.

niektoré súdy uplatnili kritérium tohto typu,[51] Najvyšší súd a iné súdy napriek tomu nezvolili takýto reštriktívny prístup.[52] Napokon uvádzam, že vo francúzskej judikatúre síce bolo na účely článku 17 Varšavského dohovoru občas vykonané zisťovanie rizika typického pre leteckú dopravu, ale toto zisťovanie nebolo vykonávané priamo z hľadiska pojmu „nehoda" a už nie je ani aktuálne.[53]

47. Ako som uviedol na začiatku,[54] myslím si, že požiadavka takéhoto rizika, ktorého akceptovanie v judikatúre sa mi zdá naďalej obmedzené, nie je nijako vyjadrená v terminológii použitej v článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru. Účel tohto ustanovenia posilňuje moje stanovisko.

3. O teleologickom výklade

48. Rovnako ako vnútroštátny súd a francúzska vláda[55] si myslím, že by nebolo v súlade s účelom Montrealského dohovoru, a predovšetkým s účelom jeho článku 17 ods. 1, vyžadovať od osoby požadujúcej náhradu fyzickej ujmy na základe tohto ustanovenia, aby preukázala existenciu „rizika typického pre leteckú dopravu" alebo pravdepodobnej príčinnej súvislosti s touto dopravou, čo sú podmienky, ktoré treba podľa žalovanej vo veci samej a poľskej vlády overiť na to, aby bolo možné udalosť kvalifikovať ako „nehodu" v zmysle uvedeného ustanovenia.

49. V prvom rade poznamenávam, že predmetom Montrealského dohovoru je zjednotiť pravidlá, ktoré sa uplatňovali v oblastiach, na ktoré sa vzťahuje jeho pôsobnosť a konkrétnejšie v tomto prípade v oblasti zodpovednosti leteckých dopravcov. V piatom odseku jeho preambuly sa uvádza, že cieľom zmluvných štátov tohto dohovoru je „ďalšie… zosúlaďovani[e] a kodifikáci[a] niektorých pravidiel upravujúcich medzinárodnú leteckú dopravu", teda posilnenie jednotného systému predtým zavedeného Varšavským dohovorom.[56] Navyše článok 29 Montrealského dohovoru uvádza, že žaloby na náhradu škody, vrátane žalôb založených na jeho článku 17 ods. 1, možno podať iba za podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú stanovené v tomto dohovore, čo vylučuje uplatnenie pravidiel vnútroštátneho práva pri úprave zodpovednosti leteckých dopravcov patriacej do jeho pôsobnosti.[57]

50. Domnievam sa teda, že treba odmietnuť výklad pojmu „nehoda" v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ktorý by podriaďoval žaloby založené na tomto ustanovení reštriktívnym podmienkam, ktoré neboli zámerom autorov tohto dohovoru, dokonca ani implicitne, ako je napríklad požiadavka „rizika typického pre leteckú dopravu" alebo príčinnej súvislosti s touto dopravou. Tento prístup podľa môjho názoru podporujú formulácie nachádzajúce sa v preambule nariadenia č. 889/2002, a predovšetkým v jeho odôvodnení 7, ktoré naznačuje, že ustanovenia Montrealského dohovoru, ktorých cieľom je ochrana, sa vykladajú spôsobom, ktorý je v prospech cestujúcich a ich právnych nástupcov.[58]

51 Pozri najmä rozsudok, ktorý vyhlásil U.S. District Court of New York (Okresný súd Spojených štátov okresu New York, Spojené štáty) 10. januára 2017, Lee v. Air Canada [228 F. Supp. 3d 302 (2017), dostupný na tejto internetovej adrese: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], ako aj judikatúru citovanú v NAVEAU, J., GODFROID, M., FRÜHLING, P.: *Précis de droit aérien*. Bruxelles: Bruylant, 2. vyd., 2006, bod 214.

52 Okrem judikatúry citovanej 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, 2010, body 8.5.5 a 8.9.1 – 8.9.17, ako aj v DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. : *An Introduction to Air Law*. Kluwer, 2012, s. 153 – 160, pozri rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 43.

53 MERCADAL, B. : c. d., body 117 až 124, ako aj LETACQ, F. : c. d., bod 57, vysvetľujú, že riziko typické pre navigáciu a leteckú prevádzku sa vo Francúzsku v minulosti vyžadovalo na definovanie nastupovania a vystupovania v zmysle uvedeného článku 17, ale že od tohto kritéria sa upustilo rovnako ako v anglosaských krajinách.

54 Pozri bod 38 vyššie.

55 Pozri tiež v tomto zmysle autorov citovaných v poznámke pod čiarou 25 vyššie.

56 O posilnení ochrany cestujúcich pozri bod 59 vyššie.

57 Tento článok 29 upravuje výnimku zo zásady výlučnosti režimu zavedeného týmto dohovorom, keď odkazuje na pravidlá vnútroštátneho práva uplatniteľné na spor pri otázkach týkajúcich sa toho „kto sú osoby oprávnené podať žalobu a aké sú ich práva".

58 Pozri výňatky z tejto preambuly citované v bode 9 vyššie.

51. V tejto súvislosti pripomínam, že Súdny dvor už opakovane uviedol, že z preambuly Montrealského dohovoru [59] vyplýva, že jeho zmluvné štáty mali z vecného hľadiska za cieľ „zabezpečiť ochranu záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a… spravodlivé odškodnenie založené na princípe náhrady“, ako aj „dosiahnuť spravodlivé vyváženie záujmov“, o ktoré ide. Uvedené štáty teda prijali režim objektívnej zodpovednosti leteckých dopravcov, [60] pričom dbali na ochranu rovnováhy medzi záujmami leteckých dopravcov a záujmami cestujúcich. [61]

52. Ak by sa však pripustilo, že udalosť spôsobujúca ujmu, na ktorú sa vzťahuje článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, musí mať špecifiká vlastné leteckej doprave, viedlo by to k tomu, že cestujúci by bol obmedzený vo svojich právach alebo dokonca zbavený týchto práv pre dôsledky, ktoré by toto kritérium malo nielen na dôkazné bremeno, ale aj na potrebný účinok tohto ustanovenia.

53. Na jednej strane totiž, keďže poškodená osoba nemá prístup ku všetkým technickým údajom týkajúcim sa navigácie lietadla alebo leteckej prevádzky, ktoré má k dispozícii iba letecký dopravca, bolo by pre túto osobu neprimerane ťažké preukázať existenciu rizika typického pre leteckú dopravu alebo príčinnej súvislosti s touto dopravou na to, aby mohla požadovať náhradu škody na základe tohto článku 17 ods. 1.

54. Na druhej strane pravidlo upravené v tomto ustanovení by bolo takýmito požiadavkami do značnej miery zbavené svojej podstaty, pretože z kvalifikácie „nehody“ v zmysle tohto ustanovenia by muselo byť vylúčené množstvo škodových udalostí z dôvodu, že podobným spôsobom k nim môže dôjsť aj za iných okolností než za okolností leteckej dopravy, teda v bežnom živote. Toto vylúčenie by malo za následok významné zníženie počtu prípadov, v ktorých môže zodpovednosť leteckého dopravcu vzniknúť na základe uvedeného ustanovenia tým, že by tieto prípady boli obmedzené na najvážnejšie nehody leteckej dopravy, ako sú silné turbulencie alebo zničenie lietadla.

55. Predchádzajúce úvahy týkajúce sa znenia článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru a jeho účelu podporuje analýza kontextu, v ktorom sa toto ustanovenie nachádza.

4. O systematickom výklade

56. Na účely požadovaného výkladu článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, a predovšetkým pojmu „nehoda“, ktorý sa tam nachádza, treba podľa môjho názoru, ako to uvádza rozhodnutie vnútroštátneho súdu a všetky pripomienky podané na Súdny dvor, zohľadniť režim zodpovednosti leteckých dopravcov, ktorý vyplýva z tohto ustanovenia v spojení s ostatnými ustanoveniami tohto dohovoru.

57. Podľa článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho zodpovedá letecký dopravca automaticky iba preto, že nehoda sa udiala na palube lietadla alebo v priebehu nastupovania alebo vystupovania. [62] Navyše článok 21 tohto dohovoru vo svojom odseku 1 stanovuje, že keď škoda neprevýši určitú hranicu odškodnenia, [63] ako je to v prejednávanej veci, [64] dopravca sa nemôže zbaviť tejto objektívnej zodpovednosti, a vo svojom odseku 2 uvádza, že po

59 Konkrétnejšie s prihliadnutím na tretí a piaty odsek tejto preambuly.

60 Pripomínam obsah tohto režimu v bode 56 a nasl. vyššie.

61 Pozri rozsudky zo 6. mája 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, bod 30 a nasl.); z 22. novembra 2012, Espada Sánchez a i. (C-410/11, EU:C:2012:747, body 29 a 30); zo 17. februára 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, body 38 a 48), ako aj z 12. apríla 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, body 34 a 43).

62 V súvislosti s výrazom „iba v prípade“, ktorý je použitý v tomto ustanovení, pozri bod 39 vyššie.

63 A to 100 000 osobitných práv čerpania (SDR) na každého cestujúceho, čo bolo zvýšené na 113 100 SDR od 30. decembra 2009 (o tomto dvojúrovňovom systéme a revízii relevantnej hranice pozri príručku dostupnú na tejto internetovej adrese: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Spresňujem, že článok 23 uvedeného dohovoru stanovuje, že v prípade súdneho konania sa prepočet na menu štátu, ktorý je rovnako ako Rakúska republika členom Medzinárodného menového fondu (MMF), musí vykonať podľa hodnoty v SDR vypočítanej v deň vyhlásenia rozsudku pomocou metódy, ktorú každodenne uplatňuje MMF a ktorá je uverejnená na jeho internetovej stránke (pozri https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 S prihliadnutím na sumu požadovanej náhrady (pozri bod 15 vyššie).

prekročení tejto hranice sa tento dopravca naopak môže oslobodiť od svojej predpokladanej zodpovednosti za zavinenie, ak buď preukáže, že škoda nebola spôsobená ním samotným, jeho pracovníkmi alebo zástupcami alebo ju možno pripísať výlučne tretej osobe. Napokon v súlade s článkom 20 uvedeného dohovoru v oboch prípadoch uvedených v článku 21 má dopravca možnosť obmedziť alebo dokonca vylúčiť svoju zodpovednosť, ak preukáže zavinenie poškodenej osoby, ktoré bolo vylúčené v spore vo veci samej. [65]

58. Zo všetkých týchto ustanovení vyplýva, že autori Montrealského dohovoru upravili režim zodpovednosti, ktorý je v prospech poškodeného cestujúceho, keďže tento cestujúci nie je povinný preukázať zavinenie leteckého dopravca, jeho pracovníkov alebo zástupcov, ale iba svoju vlastnú ujmu, ako aj príčinnú súvislosť existujúcu medzi touto ujmou a skutočnosťou, ktorú možno kvalifikovať ako „nehodu“. Vo vyššie uvedených ustanoveniach nie je nikde uvedené, že cestujúci musí preukázať, že došlo k naplneniu rizika typického pre leteckú dopravu alebo že škodová udalosť priamo súvisí s touto dopravou ako vyplývajúca z povahy alebo prevádzky lietadla. Až v neskoršom štádiu po kvalifikácii „nehody“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa môže letecký dopravca v rámci obrany proti žalobe prípadne usilovať o zmiernenie svojej zodpovednosti alebo dokonca o úplne zbavenie sa zodpovednosti tým, že predloží z právneho hľadiska dostatočné dôkazy požadované predovšetkým v článku 20 uvedeného dohovoru.

59. Navyše porovnanie režimu zodpovednosti vyplývajúceho v súčasnosti z Montrealského dohovoru v prípade nehody spôsobujúcej smrť alebo telesné zranenie, s režimom, ktorý bol upravený Varšavským dohovorom, odhalí zámer posilniť ochranu cestujúcich, ktorým sa riadilo prijatie Montrealského dohovoru. [66] V rámci Varšavského dohovoru totiž v týchto prípadoch existovala jednoducho zodpovednosť za predpokladané zavinenie leteckého dopravcu, [67] ktorá sa podľa Montrealského dohovoru zmenila na prísnejšie koncipovanú zodpovednosť. Okrem toho Varšavský dohovor upravoval hornú hranicu náhrady, ktorú mohli byť povinní zaplatiť leteckí dopravcovia, [68] čo je obmedzenie, ktoré sa nenachádza v Montrealskom dohovore. Tento zámer sprísniť režim zodpovednosti leteckých dopravcov s cieľom lepšie odškodniť fyzickú ujmu (smrť alebo telesné zranenie) cestujúcich sa tiež spomína okrem iného v preambule nariadenia č. 889/2002. [69]

60. Zohľadnenie tohto vývoja potvrdzuje môj názor, podľa ktorého sa pojem „nehoda“ nachádzajúci sa v uvedenom článku 17 ods. 1 nemôže vykladať tak, aby vyžadoval existenciu rizika typického pre leteckú dopravu alebo priamej súvislosti s touto dopravou, čo sú kritériá, ktoré nie sú v súlade ani s obvyklým významom, ani cieľmi Montrealského dohovoru, ani s obsahom ním zavedeného režimu zodpovednosti. Na také okolnosti, ako sú okolnosti sporu vo veci samej, sa teda podľa môjho názoru môže vzťahovať uvedený pojem, k čomu sa zrejme prikláňa vnútroštátny súd.

61. Na záver sa domnievam, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa má vykladať tak, že „nehodu“, ktorá môže založiť zodpovednosť leteckého dopravcu podľa tohto ustanovenia, predstavuje každá udalosť, ktorá spôsobila smrť alebo telesné zranenie cestujúceho a udiala sa na palube lietadla alebo nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania, ktorá má náhlu alebo neobvyklú povahu a pôvod nezávislý od osoby dotknutého cestujúceho, pričom nie je potrebné zisťovať, či je uvedená udalosť spôsobená rizikom typickým pre leteckú dopravu alebo priamo súvisí s touto dopravou.

65 Pozri bod 23 vyššie.

66 Pozri v tomto zmysle tiež bod 21 rozsudku, ktorý vyhlásil Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) už citovaný v poznámke pod čiarou 23.

67 Pozri článok 17 Varšavského dohovoru v spojení s jeho článkom 20, ktorý upravoval, že domnienka zodpovednosti leteckého dopravcu bola vyvrátiteľná.

68 V súlade s článkom 22 ods. 1 Varšavského dohovoru. O revízii hraníc pôvodne upravených týmto dohovorom pozri GRIGORIEFF, C.-I.: c. d., s. 653 – 656.

69 Odôvodnenia 7 a 10 tohto nariadenia uvádzajú, že „toto nariadenie a Montrealský dohovor posilňujú ochranu cestujúcich a ich rodinných príslušníkov [právnych nástupcov – *neoficiálny preklad*]“ a že „… systém neobmedzenej zodpovednosti v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich [je primeraný] v súvislosti s bezpečným a moderným leteckým dopravným systémom“. Výrazné zlepšenie režimu odškodnenia cestujúcich, ktorí sa stali obeťami leteckých nehôd, zvlášť pokiaľ ide o dôkazné bremeno, bolo tiež zdôraznené v oficiálnych správach zverejnených vo Francúzsku a v Švajčiarsku, ktoré sú dostupné na týchto internetových adresách: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf a https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

V. Návrh

62. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem Súdnemu dvoru, aby na prejudiciálnu otázku, ktorú položil Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko), odpovedal takto:

Článok 17 ods. 1 dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzavretého v Montreale 28. mája 1999 a schváleného v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001, sa má vykladať tak, že „nehodu“, ktorá môže založiť zodpovednosť leteckého dopravcu podľa tohto ustanovenia, predstavuje každá udalosť, ktorá spôsobila smrť alebo telesné zranenie cestujúceho a udiala sa na palube lietadla alebo nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania, ktorá má náhlu alebo neobvyklú povahu a pôvod nezávislý od osoby dotknutého cestujúceho, pričom nie je potrebné zisťovať, či je uvedená udalosť spôsobená rizikom typickým pre leteckú dopravu alebo priamo súvisí s touto dopravou.