Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 12. mája 2021 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Montrealský dohovor – Článok 17 ods. 1 – Zodpovednosť leteckých dopravcov v prípade nehody – Pojem ‚nehoda' – Tvrdé pristátie, ktoré spadá do rozsahu bežnej prevádzky lietadla – Telesné zranenie, ktoré údajne utrpel cestujúci pri takomto pristátí – Neexistencia nehody"

Vo veci C-70/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko) z 30. januára 2020 a doručený Súdnemu dvoru 12. februára 2020, ktorý súvisí s konaním:

YL

proti

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory M. Vilaras, sudcovia N. Piçarra (spravodajca), D. Šváby, S. Rodin a K. Jürimäe,

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Altenrhein Luftfahrt GmbH, v zastúpení: H. M. Schaflinger, Rechtsanwältin,

– fínska vláda, v zastúpení: H. Leppo, splnomocnená zástupkyňa,

– Európska komisia, v zastúpení: pôvodne W. Mölls a N. Yerrell, neskôr N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: nemčina.

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 17 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého v Montreale 28. mája 1999, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného 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, ďalej len „Montrealský dohovor“), ktorý pokiaľ ide o Európsku úniu nadobudol účinnosť 28. júna 2004.

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi YL a spoločnosťou Altenrhein Luftfahrt GmbH, leteckým dopravcom, vo veci návrhu na náhradu škody podaného YL z dôvodu telesného zranenia, ktoré údajne utrpela pri pristátí letu prevádzkovaného týmto dopravcom.

Právny rámec

Medzinárodné právo

3 Tretí a piaty odsek preambuly Montrealského dohovoru stanovujú:

„[Zmluvné štáty uznávajúc] dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady;

…

Kolektívne pôsobenie štátov za ďalšiu harmonizáciu a kodifikáciu niektorých pravidiel upravujúcich medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom nového dohovoru je najvhodnejším prostriedkom na dosiahnutie spravodlivého vyváženia záujmov.“

4 Článok 17 Montrealského dohovoru, nazvaný „Smrť a zranenie cestujúcich – škoda na batožine“, v odseku 1 stanovuje:

„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.“

Právo Únie

Nariadenie (ES) č. 2027/97

5 V nadväznosti na podpísanie Montrealského dohovoru bolo nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave (Ú. v. ES L 285, 1997, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489) zmenené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002 (Ú. v. ES L 140, 2002, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246) (ďalej len „nariadenie č. 2027/97“).

6 Článok 2 ods. 2 nariadenia č. 2027/97 stanovuje:

„Pojmy obsiahnuté v tomto nariadení, ktoré nie sú definované v odseku 1, sú ekvivalentmi pojmov použitých v Montrealskom dohovore.“

7 Podľa článku 3 ods. 1 tohto nariadenia:

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

Nariadenie (ES) č. 216/2008

8 Článok 4 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 2008, s. 1), zmeneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 309, 2009, s. 51) (ďalej len „nariadenie č. 216/2008“), stanovuje:

„1. Lietadlá vrátane každého nainštalovaného výrobku, súčasti a zariadenia, ktoré:

…

b) sú zaregistrované v členskom štáte, pokiaľ ich regulačný bezpečnostný dohľad nebol delegovaný na tretiu krajinu a nepoužíva ich prevádzkovateľ [Únie], alebo

c) sú zaregistrované v tretej krajine a používa ich prevádzkovateľ, pre ktorého členský štát zabezpečuje dohľad nad prevádzkou, alebo ich pri letoch do [Únie], v rámci [nej] alebo [z Únie], využíva prevádzkovateľ založený alebo so sídlom v [Únii], alebo

…

musia byť v súlade s týmto nariadením.“

9 Článok 8 tohto nariadenia, nazvaný „Letová prevádzka“, v odseku 1 stanovuje:

„Prevádzka lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b) a c) musí spĺňať základné požiadavky ustanovené v prílohe IV…“

10 Bod 1.b prílohy IV uvedeného nariadenia, nazvanej „Základné požiadavky na letovú prevádzku uvedenú v článku 8“, stanovuje:

„Let sa musí uskutočniť tak, že sa pri príprave a uskutočňovaní letu dodržia prevádzkové postupy uvedené v letovej príručke alebo prípadne v prevádzkovej príručke…“

11 Pod názvom „Výkonnosť lietadla a prevádzkové obmedzenia“ bod 4 prílohy IV toho istého nariadenia stanovuje:

„4.a. Lietadlo sa musí prevádzkovať v súlade s jeho dokumentáciou o letovej spôsobilosti a so všetkými súvisiacimi prevádzkovými postupmi a obmedzeniami uvedenými v jeho schválenej letovej príručke alebo prípadne v rovnocennej dokumentácii. Letová príručka alebo rovnocenná dokumentácia musí byť k dispozícii posádke a musí sa pre každé lietadlo udržiavať v aktualizovanej podobe.

…

4.c. Let sa nesmie začať ani nesmie pokračovať, pokiaľ plánovaný výkon lietadla po zvážení všetkých faktorov, ktoré významne ovplyvňujú jeho úroveň výkonu, neumožňuje uskutočniť všetky fázy letu v rámci príslušných vzdialeností/oblastí a vzdialeností od prekážok pri plánovanej prevádzkovej hmotnosti. Výkonové faktory, ktoré významne ovplyvňujú vzlet, dráhu letu a približovanie/pristátie, sú najmä:
i) prevádzkové postupy;

…

v) veľkosť, sklon a stav vzletovej/pristávacej plochy,…

…

4.c.1. Takéto faktory sa musia zohľadňovať priamo ako prevádzkové parametre alebo nepriamo pomocou tolerancií alebo medzných hodnôt, ktoré môžu byť uvedené v plánovaní výkonových údajov, ak je to vhodné pre typ prevádzky.“

12 Nariadenie č. 216/2008 bolo s účinnosťou od 11. septembra 2018 zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008, ako aj nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 2018, s. 1). Nariadenie 2018/1139 sa však na skutkové okolnosti vo veci samej neuplatní *ratione temporis*.

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

13 YL cestovala 20. marca 2014 z Viedne (Rakúsko) do Sankt Gallen/Altenrhein (Švajčiarsko) letom prevádzkovaným spoločnosťou Altenrhein Luftfhart. Tvrdí, že pri pristávaní utrpela prolaps medzistavcových platničiek.

14 Pri tomto pristátí zaznamenal zapisovač letových údajov vertikálne zaťaženie 1,8 *g*. Vnútroštátny súd v tejto súvislosti uvádza, že hoci takéto pristátie možno subjektívne vnímať ako tvrdé, táto hodnota z hľadiska techniky leteckej prepravy a pri zohľadnení odchýlky merania spadá ešte do rozsahu bežnej prevádzky dotknutého lietadla. Podľa špecifikácií výrobcu lietadiel totiž maximálne zaťaženie, ktoré môže zniesť podvozok a konštrukčné diely dotknutého lietadla, zodpovedá 2 *g*. Tento súd dodáva, že z dôvodu horskej povahy prostredia, v ktorom sa nachádza letisko v Sankt Gallen/Altenrhein, sú tvrdšie pristátia bezpečnejšie než príliš mäkké pristátia a v tomto prípade nebolo možné konštatovať žiadne pochybenie pilota.

15 YL podala na Handelsgericht Wien (Obchodný súd Viedeň, Rakúsko) žalobu proti spoločnosti Altenrhein Luftfhart, ktorou sa domáhala určenia zodpovednosti tejto spoločnosti za škodu, ktorú údajne utrpela podľa článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ako aj zaplatenia sumy 68 858 eur spolu s úrokmi a náhradou trov konania. YL na podporu svojej žaloby tvrdí, že toto pristátie treba kvalifikovať ako „tvrdé“, a teda ako nehodu v zmysle tohto ustanovenia.

16 Altenrhein Luftfhart naopak tvrdí, že uvedené pristátie spadalo do rozsahu bežnej prevádzky lietadla, a preto ide o udalosť, ku ktorej pri lete bežne dochádza, a nie o nehodu v zmysle uvedeného ustanovenia.

17 Rozsudkom z 23. januára 2019 Handelsgericht Wien (Obchodný súd Viedeň) zamietol túto žalobu z dôvodu, že pristátie možno kvalifikovať ako „nehodu“ a môže tak založiť zodpovednosť leteckého dopravcu podľa článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru len vtedy, ak je mimoriadne tvrdé, a že

v prejednávanej veci to tak nebolo. Tento súd rozhodol, že udalosti, ku ktorým pri lete bežne dochádza, akými sú tvrdé pristátie alebo prudké brzdenie, neodôvodňujú vznik zodpovednosti leteckého dopravcu, keďže bežne obozretný cestujúci tento typ udalostí pozná a počíta s tým, že môžu nastať.

18 Rozsudkom z 29. apríla 2019 Oberlandesgericht Wien (Vyšší krajinský súd Viedeň, Rakúsko) potvrdil rozsudok súdu prvého stupňa. Tento súd síce nevylúčil, že tvrdé pristátie môže výnimočne predstavovať nehodu v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, rozhodol však, že to predpokladá, že limitné hodnoty špecifikované výrobcom lietadiel týkajúce sa zaťaženia, ktoré môže zniesť podvozok a konštrukčné diely lietadla, by boli jasne prekročené. Podľa toho istého súdu také pristátie, o aké ide vo veci samej, ku ktorému dochádza bežne, vylučuje prípad nehody.

19 Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko), ktorý rozhoduje o opravnom prostriedku „Revision“ podanom YL proti tomuto rozsudku, sa domnieva, že tvrdé pristátie ešte spadá do rozsahu bežnej prevádzky lietadla, pokiaľ zaťaženie podvozku a konštrukčných dielov lietadla neprekračuje limitné hodnoty špecifikované výrobcom lietadiel, pri ktorých prekročení sa vyžaduje technická kontrola lietadla. Podľa tohto súdu je pristátie tvrdé, ak ho – na rozdiel od prípadu mäkkého pristátia – v prevažnej miere nestlmil podvozok lietadla a cestujúci ho zreteľne pocítili.

20 V tomto kontexte sa uvedený súd pýta, či tvrdé pristátie, ktoré ešte spadá do rozsahu bežnej prevádzky dotknutého lietadla, možno kvalifikovať ako „neočakávanú [nepredvídanú – *neoficiálny preklad*] neúmyselnú poškodzujúcu udalosť“, a spadať tak pod pojem „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ako ho vyložil Súdny dvor vo svojom rozsudku z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 35).

21 Podľa prvého prístupu tvrdé pristátie, ktoré rovnako ako pristátie, o ktoré ide vo veci samej, síce ešte spadá do rozsahu bežnej prevádzky lietadla, ale pre cestujúceho nastane náhle a neočakávane a podľa jeho názoru spôsobí ujmu na zdraví, predstavuje „nehodu“ v zmysle tohto ustanovenia. Vnútroštátny súd si teda kladie otázku, či sa kritériá uvedené v predchádzajúcom bode tohto rozsudku majú posudzovať podľa pohľadu dotknutého cestujúceho v tom zmysle, že nepredvídaná je každá udalosť, ktorá nastane náhle a ktorú cestujúci neočakával. Podľa tohto súdu skutočnosť, že v rozsudku z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 35), sa použil výraz „neočakávaná [nepredvídaná – *neoficiálny preklad*]“ namiesto pojmu „nepredvídateľná“, naznačuje, že treba určiť, či dotknutý cestujúci predmetnú situáciu predvídal.

22 Naproti tomu možno podľa druhého prístupu tvrdé pristátie kvalifikovať ako „nehodu“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru len vtedy, ak limitné hodnoty špecifikované výrobcom lietadiel týkajúce sa zaťaženia, ktoré môže zniesť podvozok a konštrukčné diely dotknutého lietadla, boli jednoznačne prekročené. Podľa takého prístupu nemôže zodpovednosť leteckého dopravcu podľa tohto ustanovenia vzniknúť v prípade udalostí, ktoré spadajú do rozsahu bežnej prevádzky lietadla, aj keď pre dotknutého cestujúceho nastanú náhle a neočakávane a spôsobia mu telesné zranenia. Pokiaľ v takom prípade cestujúci utrpí telesné zranenie, toto zranenie sa vo všeobecnosti vysvetľuje osobitnou predispozíciou dotknutého cestujúceho, na ktorú sa nemôže vzťahovať zodpovednosť leteckého dopravcu.

23 Za týchto podmienok Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Je tvrdé pristátie, ktoré vedie k zraneniu leteckého pasažiera, ktoré však ešte spadá do rozsahu bežnej prevádzky lietadla, nehodou v zmysle článku 17 ods. 1 [Montrealského dohovoru]?“

O prejudiciálnej otázke

O prípustnosti

24 Altenrhein Luftfhart tvrdí, že návrh na začatie prejudiciálneho konania je neprípustný, keďže vnútroštátna judikatúra uvedená vnútroštátnym súdom a definícia Súdneho dvora v rozsudku z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), v podstate smerujú k rovnakému výkladu pojmu „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru. Na účely vyriešenia sporu vo veci samej teda existuje *acte clair*, keďže vnútroštátny súd správne vysvetlil a uplatnil tento pojem tak, ako ho vykladá Súdny dvor, a dospel k záveru, že pristátie spadajúce do rozsahu bežnej prevádzky lietadla nepredstavuje nehodu v zmysle tohto ustanovenia.

25 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora v rámci spolupráce medzi ním a vnútroštátnymi súdmi stanovenej v článku 267 ZFEÚ prináleží výlučne vnútroštátnemu súdu, ktorý vec prejednáva a ktorý musí prevziať zodpovednosť za rozhodnutie sporu, aby s prihliadnutím na osobitosti konkrétneho prípadu posúdil potrebu prejudiciálneho rozhodnutia na vydanie svojho rozhodnutia, ako aj relevantnosť otázok položených Súdnemu dvoru. Súdny dvor je preto v zásade povinný rozhodnúť, keď sa predložené otázky týkajú výkladu práva Únie, ktorého neoddeliteľnou súčasťou je Montrealský dohovor (rozsudok z 9. júla 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, bod 20 a citovaná judikatúra).

26 Z toho vyplýva, že pri otázkach týkajúcich sa výkladu práva Únie položených vnútroštátnym súdom v rámci právnej úpravy a skutkových okolností, ktoré tento súd vymedzí na vlastnú zodpovednosť a ktorých správnosť Súdnemu dvoru neprináleží preverovať, platí prezumpcia relevantnosti. Odmietnutie Súdneho dvora rozhodnúť o návrhu na začatie prejudiciálneho konania podanom vnútroštátnym súdom je možné len vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad práva Únie nemá nijakú súvislosť s existenciou alebo predmetom sporu vo veci samej, ak ide o hypotetický problém alebo ak Súdny dvor nedisponuje skutkovými a právnymi podkladmi potrebnými na užitočnú odpoveď na položené otázky (rozsudok z 9. júla 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, bod 21 a citovaná judikatúra).

27 Navyše nie je zakázané, aby vnútroštátny súd položil Súdnemu dvoru prejudiciálnu otázku, na ktorú odpoveď podľa názoru jedného z účastníkov konania vo veci samej nenecháva priestor na žiadne rozumné pochybnosti. Aj za predpokladu, že by to tak bolo, sa táto otázka teda nestáva neprípustnou (rozsudky z 1. decembra 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, body 64 a 65, ako aj z 9. júla 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, bod 22).

28 Vzhľadom na to, že v prejednávanej veci neexistujú pochybnosti o relevantnosti otázky položenej vnútroštátnym súdom pre vyriešenie sporu, ktorý prejednáva, a že tento súd spresnil, že podľa jeho názoru neexistuje *acte clair*, a preto je ako súd poslednej inštancie povinný predložiť Súdnemu dvoru prejudiciálnu otázku, musí byť položená otázka vyhlásená za prípustnú.

O veci samej

29 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru vykladať v tom zmysle, že pojem „nehoda“ uvedený v tomto ustanovení zahŕňa tvrdé pristátie, ktoré dotknutý cestujúci vníma ako nepredvídanú udalosť, hoci spadá do rozsahu bežnej prevádzky dotknutého lietadla.

30 Na úvod treba pripomenúť, že podľa článku 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 sa zodpovednosť leteckých dopravcov Únie za cestujúcich a ich batožinu riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť.

31 Rovnako z ustálenej judikatúry vyplýva, že medzinárodná zmluva, akou je Montrealský dohovor, sa musí vykladať dobromyseľne, v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v zmluve v ich celkovej súvislosti, a takisto s prihliadnutím na predmet a účel tejto zmluvy v súlade so všeobecným medzinárodným právom, ktoré je pre Úniu záväzné tak, ako je kodifikované v článku 31 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z 23. mája 1969 (*Zbierka zmlúv Organizácie Spojených národov*, zv. 1155, s. 331) (pozri v tomto zmysle rozsudky z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 31, ako aj z 9. júla 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, bod 27 a citovanú judikatúru).

32 Zo znenia článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru vyplýva, že na to, aby vznikla zodpovednosť leteckého dopravcu, musí byť udalosť, ktorá spôsobila smrť alebo telesné zranenie cestujúceho, kvalifikovaná ako „nehoda“ a musí sa udiať na palube lietadla alebo v ktoromkoľvek štádiu nastupovania alebo vystupovania.

33 Súdny dvor vo svojom rozsudku z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 35), spresnil, že obvyklý význam pojmu „nehoda“ sa chápe ako neúmyselná poškodzujúca a neočakávaná [nepredvídaná – *neoficiálny preklad]* udalosť.

34 Z informácií vnútroštátneho súdu, ako sú pripomenuté v bodoch 20 až 22 tohto rozsudku, vyplýva, že uvedený súd sa pýta najmä na to, či kvalifikácia „nepredvídanej“ škodovej udalosti v zmysle tejto judikatúry, a teda ako „nehody“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, sa má vykonať pri zohľadnení pohľadu dotknutého cestujúceho, alebo skôr rozsahu bežnej prevádzky lietadla, na ktorého palube k tejto udalosti došlo.

35 Výklad pojmov uvedených v predchádzajúcom bode založený na pohľade každého cestujúceho však treba hneď na úvod odmietnuť. Vzhľadom na to, že pohľady a očakávania jednotlivých cestujúcich môžu byť rôzne, taký výklad by mohol viesť k paradoxnému výsledku, keď by tá istá udalosť bola kvalifikovaná ako „nepredvídaná“, a teda za „nehodu“ pre niektorých cestujúcich, avšak nie pre iných cestujúcich.

36 Navyše výklad pojmu „nehoda“ uvedeného v článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru v tom zmysle, že posúdenie nepredvídanej povahy dotknutej udalosti závisí len od vnímania tejto udalosti dotknutým cestujúcim, môže tento pojem neprimerane rozšíriť na úkor leteckých dopravcov. Hoci je pravda, že podľa tretieho odseku preambuly Montrealského dohovoru sa zmluvné štáty tohto dohovoru, ktoré uznávajú „dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“, rozhodli stanoviť režim objektívnej zodpovednosti leteckých dopravcov, takýto režim však znamená, ako vyplýva z piateho odseku tejto preambuly, že chráni „spravodliv[é] vyváženi[e] záujmov“, predovšetkým záujmov leteckých dopravcov a cestujúcich (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 36 a citovanú judikatúru).

37 Pokiaľ ide naopak o základné požiadavky na prevádzku dotknutého lietadla, treba pripomenúť, že podľa bodu 1.b prílohy IV nariadenia č. 216/2008 sa let musí uskutočniť tak, že sa pri príprave a uskutočňovaní letu dodržia prevádzkové postupy uvedené v letovej príručke alebo prípadne v prevádzkovej príručke. Navyše bod 4.a tejto prílohy stanovuje, že lietadlo sa musí prevádzkovať v súlade s jeho dokumentáciou o letovej spôsobilosti a so všetkými súvisiacimi prevádzkovými postupmi a obmedzeniami uvedenými v jeho schválenej letovej príručke alebo prípadne v rovnocennej dokumentácii.

38 Okrem toho z bodu 4.c uvedenej prílohy vyplýva, že let sa nesmie začať ani nesmie pokračovať, pokiaľ plánovaný výkon lietadla po zvážení všetkých faktorov, ktoré významne ovplyvňujú jeho úroveň výkonu, neumožňuje uskutočniť všetky fázy letu v rámci príslušných vzdialeností/oblastí a vzdialeností od prekážok pri plánovanej prevádzkovej hmotnosti. Medzi výkonové faktory, ktoré majú významný vplyv najmä na pristátie lietadla, patria najmä prevádzkové postupy, ako aj veľkosť, sklon a stav

vzletovej/pristávacej plochy. V súlade s bodom 4.c.1 tej istej prílohy sa takéto výkonové faktory musia zohľadňovať priamo ako prevádzkové parametre alebo nepriamo pomocou tolerancií alebo medzných hodnôt, ktoré môžu byť uvedené v plánovaní výkonových údajov lietadla.

39 Cieľom dodržiavania ustanovení pripomenutých v bodoch 37 a 38 tohto rozsudku je zabezpečiť pristátie v súlade s uplatniteľnými postupmi a obmedzeniami, ktoré sú uvedené v letovej príručke dotknutého lietadla alebo akejkoľvek rovnocennej dokumentácii o jeho letovej spôsobilosti, a pri zohľadnení technických pravidiel a najlepších postupov v oblasti prevádzky lietadiel, a to aj v prípade, že by niektorí cestujúci vnímali toto pristátie ako tvrdšie, než aké očakávali.

40 Z toho dôvodu pristátie, ktoré neprekračuje obmedzenia stanovené postupmi uplatniteľnými na dotknuté lietadlo, vrátane tolerancií alebo uvedených medzných hodnôt týkajúcich sa výkonových faktorov, ktoré majú významný vplyv na pristátie a ktoré prebehlo v súlade s týmito postupmi, ako aj pri zohľadnení technických pravidiel a najlepších postupov v oblasti prevádzky lietadiel, nemožno považovať za „nepredvídané“ v rámci posúdenia podmienky týkajúcej sa vzniku „nehody“, ktorá je stanovená v článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru.

41 V prejednávanej veci treba uviesť, že podľa vnútroštátneho súdu je tvrdé pristátie na letisku Sankt Gallen/Altenrhein, o aké ide v spore vo veci samej, bezpečnejšie z dôvodu horskej povahy prostredia, v ktorom sa toto letisko nachádza. Tento súd tiež zastáva názor, že pristátie, o ktoré ide vo veci samej, prebehlo tak, že nebolo možné konštatovať pochybenie pilota, keďže zapisovač letových údajov zaznamenal vertikálne zaťaženie1,8 *g*, čo je hodnota nižšia než maximálny limit 2 *g*, ktorý podľa špecifikácií výrobcu lietadiel môže zniesť podvozok a konštrukčné diely dotknutého lietadla.

42 S výhradou overenia všetkých okolností súvisiacich s pristátím dotknutým v spore vo veci samej, ktoré prináleží vykonať vnútroštátnemu súdu, nemožno pristátie, ku ktorému došlo za podmienok uvedených v predchádzajúcom bode, považovať za nehodu v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, a teda na základe tohto ustanovenia založiť zodpovednosť leteckého dopravcu, a to nezávisle od subjektívneho vnímania, ktoré môže mať cestujúci.

43 S prihliadnutím na predchádzajúce úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „nehoda“ uvedený v tomto ustanovení nezahŕňa pristátie, ku ktorému došlo v súlade s prevádzkovými postupmi a obmedzeniami uplatniteľnými na dotknuté lietadlo, vrátane tolerancií alebo uvedených medzných hodnôt týkajúcich sa výkonových faktorov, ktoré majú významný vplyv na pristátie, ako aj pri zohľadnení technických pravidiel a najlepších postupov v oblasti prevádzky lietadiel, a to aj v prípade, že by dotknutý cestujúci vnímal toto pristátie ako nepredvídanú udalosť.

O trovách

44 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

Článok 17 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého v Montreale 28. mája 1999, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „nehoda“ uvedený v tomto ustanovení nezahŕňa pristátie, ku ktorému došlo v súlade s prevádzkovými postupmi a obmedzeniami uplatniteľnými na dotknuté lietadlo,

vrátane tolerancií alebo uvedených medzných hodnôt týkajúcich sa výkonových faktorov, ktoré majú významný vplyv na pristátie, ako aj pri zohľadnení technických pravidiel a najlepších postupov v oblasti prevádzky lietadiel, a to aj v prípade, že by dotknutý cestujúci vnímal toto pristátie ako nepredvídanú udalosť.

Podpisy