Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 2. júna 2022 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Montrealský dohovor – Článok 17 ods. 1 – Zodpovednosť leteckých dopravcov za smrť alebo telesné zranenie cestujúceho – Pojem ‚nehoda', ktorá spôsobila smrť alebo zranenie – Telesné zranenie utrpené pri vystupovaní z lietadla – Článok 20 – Oslobodenie leteckého dopravcu od zodpovednosti – Pojem ‚nedbanlivosť, protiprávny čin alebo opomenutie zraneného cestujúceho, ktoré spôsobili úplne alebo čiastočne škodu' – Pád cestujúceho, ktorý sa nepridržiaval zábradlia mobilných schodov na vystupovanie z lietadla"

Vo veci C-589/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko) z 15. septembra 2020 a doručený Súdnemu dvoru 10. novembra 2020, ktorý súvisí s konaním:

**JR**

proti

**Austrian Airlines AG,**

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predsedníčka tretej komory K. Jürimäe, sudcovia N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (spravodajca) a M. Gavalec,

generálny advokát: N. Emiliou,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– JR, v zastúpení: F. Raffaseder, Rechtsanwalt,

– Austrian Airlines AG, v zastúpení: C. Krones, Rechtsanwalt,

– nemecká vláda, v zastúpení: J. Möller, M. Hellmann a U. Kühne, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

– Európska komisia, v zastúpení: G. Braun, K. Simonsson a G. Wilms, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 20. januára 2022,

vyhlásil tento

## Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 17 ods. 2 a článku 20 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzavretého 28. mája 1999 v Montreale, 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 JR a spoločnosťou Austrian Airlines AG, leteckým dopravcom, vo veci návrhu na náhradu škody, ktorý podala JR z dôvodu telesných zranení spôsobených jej pádom pri vystupovaní z lietadla prevádzkovaného týmto dopravcom.

### Právny rámec

#### *Medzinárodné právo*

3 Tretí a piaty odsek preambuly Montrealského dohovoru stanovujú:

„[Zmluvné štáty uznávajú] 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 tohto dohovoru s názvom „Smrť a zranenie cestujúcich – škoda na batožine“ vo svojom 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.“

5 Podľa článku 20 uvedeného dohovoru s názvom „Oslobodenie od zodpovednosti“:

„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. …“

### *Právo Únie*

6 Odôvodnenie 9 nariadenia 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), zmeneného 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“), znie takto:

„… leteckí dopravcovia [Únie] môžu byť zbavení zodpovednosti v prípadoch, na ktorých sa podieľa príslušný cestujúci svojou nedbalosťou.“

7 Článok 2 ods. 2 tohto nariadenia stanovuje:

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

8 Odôvodnenia 10 a 18 nariadenia č. 889/2002 stanovujú:

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

…

(18) pokiaľ sú potrebné ďalšie pravidlá nevyhnutné na vykonanie Montrealského dohovoru týkajúce sa bodov, ktoré nie sú predmetom nariadenia (ES) č. 2027/97, je v kompetencii členských štátov, aby takéto pravidlá vydali.“

### Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

9 Dňa 30. mája 2019 cestovala JR v sprievode svojho manžela a dvojročného syna letom zo Solúna (Grécko) do Viedne-Schwechatu (Rakúsko), ktorý prevádzkovala Austrian Airlines.

10 Na letisku Viedeň-Schwechat pri vystupovaní z lietadla po mobilných schodoch so zábradlím na obidvoch stranách manžel JR, ktorý zostupoval po schodoch ako prvý a v každej ruke držal príručnú batožinu s kolieskami, v poslednej tretine týchto schodov takmer spadol. Práve na tom istom mieste spadla JR, ktorá v pravej ruke držala kabelku a v ľavej ruke niesla svojho syna. Tento pád jej spôsobil zlomeninu ľavého predlaktia.

11 JR podala na Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat, Rakúsko) žalobu proti spoločnosti Austrian Airlines, ktorou sa domáha náhrady škody vo výške 4 675 eur spolu s úrokmi a trovami konania. Tvrdila, že uvedené schody nezodpovedali zmluvnej povinnosti spoločnosti Austrian Airlines zabezpečiť ochranu a bezpečnosť svojich cestujúcich, keďže z nich spadla napriek tomu, že po nich schádzala obzvlášť opatrne po tom, ako videla, že jej manžel takmer spadol. V každom prípade, ako tvrdí, spadla z dôvodu, že tieto schody, keďže neboli zastrešené, boli príliš šmykľavé v dôsledku vlhkého počasia s mrholením. JR okrem toho poznamenala, že nášľapná plocha, na ktorej sa pošmykla, bola znečistená olejom a špinavá.

12 Austrian Airlines naproti tomu tvrdila, že nášľapné plochy predmetných schodov mali otvory, resp. ryhy, ktoré umožňovali rýchle odtekanie vody, takže tieto schody neboli šmykľavé. Neporušila teda svoje zmluvné povinnosti ochrany a primeranej starostlivosti, ani nekonala so

zavinením alebo protiprávne. Pád JR bol spôsobený jej vlastným správaním, keďže sa na uvedených schodoch nepridržiavala zábradlia, a to ani po tom, ako si všimla, že jej manžel takmer spadol. Okrem toho JR údajne napriek odporúčaniu lekára v rozpore so svojou povinnosťou zmierniť škodu odmietla okamžité ošetrenie v nemocnici v blízkosti letiska a nechala sa ošetriť až 30. mája 2019 neskoro večer, čo mohlo zhoršiť jej zranenia.

13 V rozsudku z 15. marca 2020 Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat) konštatoval, že časť cestujúcich predmetného lietadla použila pred JR tie isté mobilné schody a že nikto z nich sa nesťažoval na šmykľavé miesto na týchto schodoch ani nespadol. Tento súd najmä uviedol, že uvedené schody sú z kovu a nie sú zastrešené, keďže letisko Viedeň-Schwechat nemá k dispozícii zastrešené schody, že nášľapné plochy týchto schodov sú dostatočne široké na to, aby mohli vedľa seba zostupovať naraz dve osoby, že povrch týchto schodov z ryhovaného plechu zaručuje vysokú mieru odolnosti proti pošmyknutiu a že toto vybavenie je certifikované a kontrolované zo strany Technischer Überwachungsverein (Stredisko technickej kontroly, Rakúsko). Uvedený súd konštatoval, že predmetné schody nevykazujú žiadnu vadu ani poškodenie a že ak boli vlhké, neboli klzké, znečistené olejom, mazivom ani všeobecne zašpinené, iba na posledných troch schodoch sa našli znečistenia v tvare bodiek, ktoré mali neznámu konzistenciu. Na základe toho uvedený súd dospel k záveru, že nie je možné určiť dôvody, prečo JR spadla.

14 Ten istý súd na základe § 1295 ods. 1 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Všeobecný občiansky zákonník) zamietol žalobu, ktorú podala JR, pričom v podstate rozhodol, že Austrian Airlines neporušila svoju vedľajšiu povinnosť zabezpečiť bezpečnosť svojich cestujúcich a že JR neprijala preventívne opatrenia, aby zabránila svojmu pádu.

15 Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko), na ktorý JR podala odvolanie proti tomuto rozsudku, má pochybnosti, pokiaľ ide o otázku, či sa na pád JR vzťahuje pojem „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ako ho vyložil Súdny dvor v rozsudku z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Podľa tohto súdu z tohto rozsudku vyplýva, že takýto pojem sa vzťahuje na všetky situácie, ku ktorým dôjde na palube lietadla, alebo počas každého nastupovania alebo vystupovania, v ktorých predmet používaný na služby cestujúcim spôsobil cestujúcemu telesnú ujmu, bez toho, aby bolo potrebné skúmať, či tieto situácie vyplývajú z rizika typického pre leteckú dopravu. Situácia, o ktorú ide vo veci samej, sa však odlišuje od situácie, o ktorú išlo vo veci, v ktorej bol vydaný uvedený rozsudok, keďže pád JR nebol spôsobený takýmto predmetom.

16 Na druhej strane sa uvedený súd domnieva, že JR prinajmenšom prispela k svojmu pádu, keďže sa nepridržiavala zábradlia mobilných schodov pristavených na účely vystúpenia cestujúcich, a to po tom, ako videla, že jej manžel tesne pred ňou takmer spadol. Ten istý súd sa teda pýta, či podľa článku 20 Montrealského dohovoru toto spoluzavinenie odôvodňuje, aby zodpovednosť spoločnosti Austrian Airlines podľa článku 17 ods. 1 tohto dohovoru „ustúpila natoľko do úzadia, že zodpovednosť zanikne“.

17 Za týchto okolností Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 17 ods. 1 [Montrealského dohovoru] vykladať v tom zmysle, že pojem ‚nehoda‘ podľa tohto ustanovenia sa vzťahuje aj na prípad takých skutkových okolností, keď cestujúci pri výstupe z lietadla v poslednej tretine mobilných výstupných schodov, bez zistiteľného dôvodu, spadne a pritom sa zraní, pričom zranenie nebolo spôsobené predmetom

používaným na obsluhu cestujúcich v zmysle [rozsudku z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], pričom schody nevykazovali nijaké vady, a najmä ani neboli šmykľavé?

2. Má sa článok 20 [Montrealského dohovoru] vykladať v tom zmysle, že prípadná zodpovednosť leteckého dopravcu je v celom rozsahu vylúčená, ak nastanú okolnosti uvedené v [prvej otázke], a cestujúci sa v okamihu pádu nepridržiaval zábradlia schodov?“

## O prejudiciálnych otázkach

### *O prvej otázke*

18 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru vykladať v tom zmysle, že situácia, keď cestujúci z neurčitého dôvodu spadne na mobilných schodoch pristavených na účely vystúpenia cestujúcich z lietadla a zraní sa, spadá pod pojem „nehoda“ v zmysle tohto ustanovenia, a to aj v prípade, že dotknutý letecký dopravca v tejto súvislosti neporušil svoje povinnosti týkajúce sa primeranej starostlivosti a bezpečnosti.

19 V zmysle uvedeného ustanovenia je dopravca 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.

20 Súdny dvor už rozhodol, že pojem „nehoda“ v jeho bežnom zmysle a kontexte, do ktorého tento pojem patrí, sa chápe ako neúmyselná poškodzujúca a nepredvídaná udalosť a že uvedený pojem nevyžaduje, aby bola škoda spôsobená naplnením rizika typického pre leteckú dopravu, alebo tým, že existuje spojenie medzi „nehodou“ a prevádzkou alebo pohybom lietadla (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, body 34, 35 a 41).

21 Tento výklad článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru je v súlade s jeho cieľmi, ktoré spočívajú, ako vyplýva z tretieho a piateho odseku preambuly tohto dohovoru, v „zabezpečen[í] ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potreb[e] spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“ prostredníctvom režimu objektívnej zodpovednosti leteckých dopravcov pri zachovaní „spravodlivého vyváženia 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).

22 Ak teda cestujúci spadne z neurčitého dôvodu na mobilných schodoch pristavených na účely vystúpenia cestujúcich z lietadla a zraní sa, tento pád spadá pod pojem „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru. Okolnosť, že dotknutý letecký dopravca neporušil v tejto súvislosti svoje povinnosti primeranej starostlivosti a bezpečnosti, nemôže spochybniť túto kvalifikáciu.

23 Ako totiž uviedol generálny advokát v bode 40 svojich návrhov, na vznik zodpovednosti tohto dopravcu na základe tohto ustanovenia postačuje, aby sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie cestujúceho, udiala na palube lietadla alebo aby nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania. Táto zodpovednosť teda nemôže závisieť od zavinenia alebo nedbanlivosti uvedeného dopravcu.

24 Preto treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že situácia, keď cestujúci z neurčitého dôvodu spadne na mobilných schodoch pristavených na účely vystúpenia cestujúcich z lietadla a zraní sa, spadá pod pojem „nehoda“ v zmysle tohto ustanovenia, a to aj v prípade, že dotknutý letecký dopravca v tejto súvislosti neporušil svoje povinnosti týkajúce sa primeranej starostlivosti a bezpečnosti.

### *O druhej otázke*

25 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 20 Montrealského dohovoru vykladať v tom zmysle, že ak nehoda, ktorá spôsobila škodu cestujúcemu, spočíva v jeho páde z neurčitého dôvodu na mobilných schodoch pristavených na účely vystúpenia cestujúcich lietadla, okolnosť, že tento cestujúci sa v okamihu svojho pádu nepridržiaval zábradlia týchto schodov, môže byť dôkazom nedbanlivosti, iného protiprávneho činu alebo opomenutia zo strany cestujúceho, ktoré spôsobili úplne alebo čiastočne škodu, ktorú tento cestujúci utrpel, v zmysle tohto ustanovenia, a v tomto rozsahu zbaviť dotknutého leteckého dopravcu zodpovednosti voči tomuto cestujúcemu.

26 Podľa článku 20 prvej vety Montrealského dohovoru, 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, tento protiprávny čin alebo toto opomenutie spôsobili úplne alebo čiastočne škodu.

27 Zásada, podľa ktorej leteckí dopravcovia Únie môžu byť oslobodení od svojej zodpovednosti v prípade zavinenia dotknutého cestujúceho, je tiež uvedená v odôvodnení 9 nariadenia č. 2027/97.

28 Ako už Súdny dvor rozhodol, cieľom možnosti stanovenej v článku 20 Montrealského dohovoru oslobodiť leteckého dopravcu od jeho zodpovednosti alebo obmedziť jeho povinnosť nahradiť škodu, ktorú má voči cestujúcemu, ktorý utrpel škodu vyplývajúcu z „nehody“ v zmysle článku 17 ods. 1 tohto dohovoru, je zachovať „spravodliv[é] vyváženi[e] záujmov“ leteckých dopravcov a cestujúcich uvedené v bode 21 tohto rozsudku (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 39).

29 Keďže Montrealský dohovor a nariadenie č. 2027/97 nestanovujú osobitné ustanovenia týkajúce sa preukázania nedbanlivosti, iného protiprávneho činu alebo opomenutia osoby požadujúcej náhradu, alebo osoby, od ktorej táto odvodzuje svoje práva, na účely uplatnenia článku 20 prvej vety tohto dohovoru, vnútroštátny súd musí v súlade so zásadou procesnej autonómie, na ktorú odkazuje najmä odôvodnenie 18 nariadenia č. 889/2002, uplatniť relevantné pravidlá vnútroštátneho práva, avšak pod podmienkou, že tieto pravidlá sú v súlade so zásadami rovnocennosti a efektivity, ako sú vymedzené v ustálenej judikatúre Súdneho dvora (pozri analogicky rozsudok 9. júla 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, body 38 až 40, ako aj citovanú judikatúru).

30 V tomto rámci vnútroštátnemu súdu prináleží, aby určil, či dotknutý letecký dopravca preukázal nedbanlivosť, protiprávny čin alebo opomenutie zo strany dotknutého cestujúceho, a prípadne posúdil, v akom rozsahu táto nedbanlivosť, tento protiprávny čin alebo toto opomenutie

spôsobili úplne alebo čiastočne škodu, ktorú utrpel tento cestujúci, aby v tomto rozsahu oslobodil tohto dopravcu od jeho zodpovednosti voči uvedenému cestujúcemu, s prihliadnutím na všetky okolnosti, za ktorých vznikla táto škoda.

31 Konkrétne okolnosť, na ktorú poukazuje vnútroštátny súd, že dotknutý cestujúci sa nepridržiaval jedného zo zábradlí mobilných schodov pristavených na účely vystúpenia cestujúcich, zaiste môže spôsobiť úplne alebo čiastočne telesné zranenia, ktoré utrpel tento cestujúci. V rámci tohto posúdenia však vnútroštátny súd nemôže ponechať bez povšimnutia skutočnosť, že cestujúci, ktorý cestuje s maloletým dieťaťom, musí dbať aj na bezpečnosť tohto dieťaťa, čo ho môže viesť k tomu, aby sa nepridržiaval takéhoto zábradlia alebo aby sa ho pustil, aby vykonal potrebné opatrenia na zabránenie ohrozeniu bezpečnosti tohto dieťaťa.

32 Pri posudzovaní okolnosti, na ktorú poukázal aj vnútroštátny súd, že táto cestujúca videla, že tesne pred ňou jej manžel takmer spadol na predmetných mobilných schodoch, ako dôkazu nedbanlivosti, iného protiprávneho činu alebo opomenutia zo strany tejto cestujúcej na účely uplatnenia článku 20 prvej vety Montrealského dohovoru, nie je možné opomenúť, že uvedená cestujúca tvrdí, že to, že videla takúto hrozbu pádu, ju viedlo k tomu, aby bola pri zostupovaní po týchto schodoch obzvlášť opatrná. Tomuto súdu však prináleží overiť význam takéhoto tvrdenia z hľadiska uplatniteľných pravidiel vnútroštátneho práva v súlade s judikatúrou uvedenou v bode 29 tohto rozsudku.

33 Rovnako nemožno vylúčiť, že okolnosť, že sa zranená cestujúca odmietla nechať ošetriť bezprostredne po nehode, prispela k zhoršeniu telesných zranení, ktoré utrpela. Ako však uviedol generálny advokát v bode 76 svojich návrhov, v tejto súvislosti treba zohľadniť aj to, do akej miery sa zranenia bezprostredne po tejto nehode javili ako vážne, ako aj informácie, ktoré tejto cestujúcej poskytol na mieste zdravotnícky personál, pokiaľ ide o odklad lekárskeho ošetrenia a možnosť podrobiť sa takémuto ošetreniu v blízkom okolí.

34 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 20 prvá veta Montrealského dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že ak nehoda, ktorá spôsobila škodu cestujúcemu, spočíva v jeho páde z neurčitého dôvodu na mobilných schodoch pristavených na účely vystúpenia cestujúcich lietadla, dotknutý letecký dopravca môže byť zbavený svojej zodpovednosti voči tomuto cestujúcemu len vtedy, ak s ohľadom na všetky okolnosti, za ktorých táto škoda vznikla, tento dopravca preukáže v súlade s uplatniteľnými pravidlami vnútroštátneho práva a pod podmienkou dodržania zásad rovnocennosti a efektivity, že nedbanlivosť, iný protiprávny čin alebo opomenutie zo strany uvedeného cestujúceho spôsobili úplne alebo čiastočne škodu, ktorú tento cestujúci utrpel, v zmysle tohto ustanovenia.

## O trovách

35 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 (tretia komora) rozhodol takto:

1. **Článok 17 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzavretého 28. mája 1999 v Montreale, 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 situácia, keď cestujúci z neurčitého dôvodu spadne na mobilných schodoch pristavených na účely vystúpenia cestujúcich z lietadla a zraní sa, spadá pod pojem „nehoda“ v zmysle tohto ustanovenia, a to aj v prípade, že dotknutý letecký dopravca v tejto súvislosti neporušil svoje povinnosti týkajúce sa primeranej starostlivosti a bezpečnosti.**

2. **Článok 20 prvá veta Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzavretého 28. mája 1999 v Montreale, sa má vykladať v tom zmysle, že ak nehoda, ktorá spôsobila škodu cestujúcemu, spočíva v jeho páde z neurčitého dôvodu na mobilných schodoch pristavených na účely vystúpenia cestujúcich lietadla, dotknutý letecký dopravca môže byť zbavený svojej zodpovednosti voči tomuto cestujúcemu len vtedy, ak s ohľadom na všetky okolnosti, za ktorých táto škoda vznikla, tento dopravca preukáže v súlade s uplatniteľnými pravidlami vnútroštátneho práva a pod podmienkou dodržania zásad rovnocennosti a efektivity, že nedbanlivosť, iný protiprávny čin alebo opomenutie zo strany uvedeného cestujúceho spôsobili úplne alebo čiastočne škodu, ktorú tento cestujúci utrpel, v zmysle tohto ustanovenia.**

Podpisy