



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
NICHOLASE EMILIOUA
přednesené dne 12. ledna 2023¹

Věc C-510/21

**DB
proti
Austrian Airlines AG**

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

„Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Letecká doprava – Montrealská úmluva – Odpovědnost leteckých dopravců za smrt nebo zranění cestujících – Výlučnost úmluvy – Článek 29 – Oblast působnosti – Nároky související se zraněními cestujících vzniklými v důsledku ‚nehod‘ ve smyslu čl. 17 odst. 1 – Nárok na náhradu škody založený na vnitrostátních pravidlech občanskoprávní odpovědnosti týkající se zranění údajně způsobených nedostatečnou první pomocí poskytnutou po nehodě palubními průvodčími – Dostatečná příčinná souvislost mezi zraněními a nehodou – Nárok výlučně upravený v čl. 17 odst. 1 – Nárok vyloučený úmluvou“

I. Úvod

1. Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu² (dále jen „Montrealská úmluva“) a její předchůdkyně, Varšavská úmluva³, byly po mnoho let, během nichž byly uplatňovány, předmětem značné názorové rozepře v judikatuře soudů. Jeden z problémů, které jsou v samém centru diskuse, se týká otázky, do jaké míry tyto úmluvy, které řeší především odpovědnost leteckých dopravců v případě smrti nebo zranění cestujících, brání nárokům na náhradu škody, které se nezakládají na jejich ustanoveních, ale na vnitrostátním právu, nebo, jinými slovy, tyto nároky „vylučují“.

2. Tato názorová rozepře znovu vyplouvá na povrch v projednávané věci, která se týká žaloby na náhradu škody podané žalobcem DB proti společnosti Austrian Airlines AG (dále jen „společnost Austrian Airlines“). DB se na základě rakouských pravidel občanskoprávní odpovědnosti domáhá náhrady škody za zranění, která utrpěl jako cestující během mezinárodního letu provozovaného tímto leteckým dopravcem údajně v důsledku toho, že mu palubní průvodčí neposkytli náležitou první pomoc poté, co se na něj během letu vylila konvice s horkou kávou. Vzhledem k tomu, že

¹ – Původní jazyk: angličtina.

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

³ – Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929 (dále jen „Varšavská úmluva“).

svůj nárok neuplatnil podle Montrealské úmluvy a v každém případě zahájil řízení až po uplynutí promlčecí lhůty stanovené v této úmluvě – avšak v souladu s delší lhůtou stanovenou rakouským právem pro žaloby na určení občanskoprávní odpovědnosti – je stěžejním problémem tvořícím jádro dvou otázek, které Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) předložil Soudnímu dvoru, to, zda tato úmluva takový nárok vylučuje. V tomto stanovisku vysvětlím, proč tomu tak skutečně je.

II. Právní rámec

A. *Montrealská úmluva*

3. Bod tři odůvodnění Montrealské úmluvy stanoví, že smluvní státy „[uznávají] význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“.

4. V bodě pět odůvodnění této úmluvy je uvedeno, že „společný krok států k další harmonizaci a kodifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu formou nové úmluvy je nejvhodnějším prostředkem pro dosažení spravedlivého vyvážení zájmů“.

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

6. Článek 29 této úmluvy, nadepsaný „Základ pro uplatnění nároků“, stanoví, že „[n]áhradu za škodu vzniklou při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu na základě této úmluvy, přepravní smlouvy nebo obecné občanskoprávní odpovědnosti nebo jinak lze žádat pouze na základě podmínek a mezí odpovědnosti stanovených v této úmluvě bez ohledu na to, které osoby mají právo podávat žalobu a jaká jsou jejich práva. [...]“.

7. Článek 35 uvedené úmluvy, nadepsaný „Lhůty pro podání žaloby“, v odstavci 1 stanoví, že „[p]rávo na náhradu škody zanikne, pokud není žaloba podána do dvou let ode dne dodání zásilky do místa určení [...]“.

B. *Unijní právo*

8. Článek 3 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel⁴, ve znění nařízení (ES) č. 889/2002⁵ (dále jen „nařízení č. 2027/97“), stanoví, že „[o]dpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost“.

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

⁵ – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. 2002, L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246).

III. Skutkový stav, původní řízení a předběžné otázky

9. Dne 18. prosince 2016 cestoval DB z Tel Avivu (Izrael) do Vídně (Rakousko) letem provozovaným společností Austrian Airlines na základě smlouvy o letecké dopravě uzavřené s touto společností.

10. Během letu spadla ze servírovacího vozíku, s nímž průvodčí projížděli mezi řadami sedadel, konvice s kávou. Horká káva se rozlila a opařila DB. Průvodčí mu následně poskytli určitou formu⁶ prvního ošetření zranění, která utrpěl.

11. Dne 31. května 2019 podal DB na základě rakouských pravidel občanskoprávní odpovědnosti a v tříleté promlčecí lhůtě v těchto pravidlech stanovené⁷ žalobu proti společnosti Austrian Airlines k Handelsgericht Wien (Obchodní soud ve Vídni, Rakousko), kterou se domáhal náhrady škody ve výši 10 196 eur a určení odpovědnosti dopravce za všechny následné škody vyplývající z této události. DB v podstatě tvrdil, že utrpěl těžké popáleniny a podle rakouského práva by společnost Austrian Airlines měla odpovídat nejen za nepozornost svých zaměstnanců, která vedla k pádu konvice, ale rovněž za údajně nevyhovující a nedostatečné první ošetření jeho zranění⁸.

12. Handelsgericht Wien (Obchodní soud ve Vídni) rozsudkem ze dne 17. června 2020 žalobu v celém rozsahu zamítl. Tento soud měl v zásadě za to, že dotčený nárok se řídí výlučně Varšavskou úmluvou a že v souladu s ní je promlčen. Podle článku 29 této úmluvy se totiž na všechny nároky na náhradu škody vůči leteckému dopravci vztahuje dvouletá promlčecí lhůta a DB podal žalobu až po jejím uplynutí.

13. Oberlandesgericht Wien (Vrchní zemský soud ve Vídni, Rakousko) toto rozhodnutí potvrdil rozsudkem ze dne 28. října 2020. Na základě svého závěru, že se na posuzované skutkové okolnosti vztahuje Montrealská úmluva⁹, rozhodl, že nárok DB spadá do oblasti působnosti čl. 17 odst. 1 této úmluvy. Zranění DB měla být skutečně považována za zranění způsobená „nehodou“, ke které došlo na palubě letadla ve smyslu tohoto ustanovení, totiž pádem konvice s horkou kávou, ačkoliv je možné, že tato zranění bylo možno v případě poskytnutí odborné první pomoci zmírnit nebo jim předejít. Tento nárok byl tedy promlčen, neboť byl uplatněn po uplynutí dvouleté promlčecí lhůty stanovené v článku 35 uvedené úmluvy.

14. DB podal proti tomuto rozsudku opravný prostředek „Revision“ k Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud). Připustil sice, že pád konvice s kávou představoval „nehodu“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, ale uvedl, že následné údajně nedostatečné první ošetření jeho zranění bylo samostatnou a nezávislou příčinou škody, která nespadá do oblasti působnosti tohoto ustanovení. Proto se jeho nárok v rozsahu, v němž vycházel z této konkrétní příčiny, neřídil Montrealskou úmluvou, ale rakouským právem, podle něhož by nebyl promlčen.

⁶ – Zda to, co bylo učiněno, bylo dostatečné a přiměřené, je předmětem sporu mezi účastníky původního řízení (viz poznámka pod čarou 8 níže).

⁷ – Viz § 1489 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (rakouský obecný občanský zákoník).

⁸ – DB tvrdí, že mu palubní průvodčí neochladili popáleniny studenou vodou a pouze mu dali malou tubu masti, kterou si na ně měl nanést. Kromě toho souprava první pomoci neobsahovala mast na ošetření popálenin ani obvazy v dostatečném množství. Společnost Austrian Airlines tyto skutečnosti podle všeho zpochybňuje.

⁹ – Soud prvního stupně předpokládal, že se uplatní Varšavská úmluva, a nikoli Montrealská úmluva, neboť měl za to, že Izrael je smluvní stranou pouze první z nich. Jak však poznamenal odvolací soud, Izrael ve skutečnosti uložil listinu o přistoupení k Montrealské úmluvě dne 19. ledna 2011 a tato úmluva vstoupila ve vztahu k tomuto státu v platnost dne 20. března téhož roku (viz https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf).

15. Za těchto podmínek se Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být zdravotnická první pomoc poskytnutá na palubě letadla po nehodě ve smyslu čl. 17 odst. 1 [Montrealské úmluvy], která má za následek další zranění cestujícího odlišitelné od vlastních následků nehody, považována společně s prvotní událostí za jednu společnou nehodu?

2) V případě záporné odpovědi na první otázku:

Brání článek 29 [Montrealské úmluvy] nároku na náhradu škody způsobené zdravotnickou první pomocí, jestliže je tento nárok uplatněn sice v promlčecí lhůtě podle vnitrostátního práva, avšak již po uplynutí lhůty pro podání žaloby podle článku 35 [této] úmluvy?“

16. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 5. srpna 2021 byla podána dne 19. srpna 2021. Písemná vyjádření předložili DB, Austrian Airlines, německá vláda, jakož i Evropská komise. V projednávané věci se nekonalo jednání.

IV. Analýza

17. Montrealská úmluva je smlouva stanovující určitá jednotná pravidla pro mezinárodní leteckou dopravu. Vzhledem k tomu, že tato úmluva byla uzavřena mimo jiné Evropskou unií¹⁰, je nedílnou součástí unijního právního řádu ode dne, kdy ve vztahu k ní vstoupila v platnost, tedy od 28. června 2004. Od tohoto data má tedy Soudní dvůr pravomoc rozhodovat o předběžných otázkách týkajících se jejího výkladu¹¹.

18. Jak uvádí předkládající soud, let dotčený v původním řízení spadá do obecné působnosti Montrealské úmluvy. DB totiž uzavřel přepravní smlouvu se společností Austrian Airlines, přičemž tato smlouva se týkala „mezinárodní letecké dopravy“ ve smyslu článku 1 uvedené úmluvy, protože místo odletu a místo určení tohoto letu leží na území smluvních států této úmluvy, a to Státu Izrael a Rakouské republiky¹².

19. Kapitola III této úmluvy obsahuje různá ustanovení týkající se odpovědnosti leteckých dopravců. Zejména čl. 17 odst. 1 se zabývá jejich odpovědností v případě smrti nebo „zranění“ takového cestujícího, jako je DB, na palubě letadla¹³ během mezinárodního letu.

20. Na žaloby na náhradu škody podle tohoto ustanovení se vztahuje dvouletá promlčecí lhůta stanovená v čl. 35 odst. 1 této úmluvy, která začíná běžet ode dne příletu do místa určení¹⁴. V projednávané věci je nesporné, že DB podal žalobu proti společnosti Austrian Airlines téměř

¹⁰ – Viz poznámka pod čarou 2 výše.

¹¹ – Viz zejména rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 30 a citovaná judikatura; dále jen „rozsudek ve věci Niki Luftfahrt“).

¹² – Viz bod 9 výše. Kromě toho se použije i nařízení č. 2027/97, neboť společnost Austrian Airlines je podle všeho „leteckým dopravcem Společenství“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení. Pokud však jde o odpovědnost takových dopravců za zranění cestujících, odkazuje čl. 3 odst. 1 uvedeného nařízení pouze na ustanovení Montrealské úmluvy.

¹³ – Nebo „během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj“. V tomto stanovisku se však zaměřím na zranění vzniklá na palubě letadla.

¹⁴ – Případně ode dne, kdy letadlo se zásilkou mělo přiletět, nebo ode dne, kdy byla přeprava zastavena.

tři roky poté, co let, během kterého utrpěl zranění, skončil přistáním ve Vídni¹⁵. Podle práva úmluvy by tedy DB bez ohledu na podstatu svého nároku neměl k dispozici žádný prostředek nápravy, neboť by tento nárok byl jednoduše promlčen.

21. Jak jsem již naznačil v úvodu tohoto stanoviska, stěžejní otázkou je, zda Montrealská úmluva brání DB rovněž v tom, aby nárok z občanskoprávní odpovědnosti vůči společnosti Austrian Airlines uplatnil na základě svého vnitrostátního práva.

22. Předkládající soud v této souvislosti vysvětluje, že podle rakouského práva je promlčecí lhůta obecně použitelná na nároky z občanskoprávní odpovědnosti tříletá¹⁶. Podle tohoto práva by nárok DB nebyl promlčen a mohl by být projednán po meritorní stránce, která by pak byla posouzena s ohledem na podmínky odpovědnosti tímto právem stanovené. Podle vnitrostátního práva tak může mít žalobce vůči žalované k dispozici prostředek nápravy.

23. Vzhledem k těmto okolnostem a s cílem poskytnout co nejvíce vodítek začnu svou analýzu druhou otázkou předkládajícího soudu, která se v podstatě týká rozsahu takzvaných „výlučných“ a „vylučujících“ účinků Montrealské úmluvy (A). Podle mého názoru by tato otázka měla být objasněna hned v úvodu, neboť pomůže čtenáři porozumět významu první otázky – která se v podstatě týká toho, zda zranění DB musí být považována za zranění způsobená „nehodou“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 této úmluvy. Tato první otázka bude proto projednána až následně (B).

A. Rozsah vylučujícího účinku Montrealské úmluvy (druhá otázka)

24. Jak vyplývá z předchozího oddílu, pokud cestující utrpí zranění během mezinárodního letu, Montrealská úmluva jim za určitých okolností poskytuje žalobní titul – tj. právní základ pro odpovědnost dopravce. Článek 17 odst. 1¹⁷ této úmluvy se vztahuje konkrétně na situaci, kdy cestující zemře nebo utrpí „zranění“ v důsledku „nehody“¹⁸, k níž došlo na palubě letadla. Za těchto okolností lze podle tohoto ustanovení uplatnit nárok vůči leteckému dopravci odpovědnému za dotčený let, jehož úspěšnost závisí na podmínkách stanovených v této úmluvě – včetně promlčecí lhůty stanovené v jejím čl. 35 odst. 1.

25. Zranění, která utrpí cestující během mezinárodních letů, mohou navíc potenciálně vést ke vzniku žalobních titulů podle vnitrostátního práva. Různé škodní události, k nimž dojde na palubě letadla, mohou totiž být teoreticky kvalifikovány jako porušení přepravní smlouvy, delikty podle obecných pravidel občanskoprávní odpovědnosti a podobně – přičemž každý z těchto titulů má samozřejmě svůj vlastní soubor podmínek, včetně lhůt pro zahájení řízení.

26. Tyto různé žalobní tituly se někdy týkají odlišných záležitostí. Pokud si cestující předem zakoupí jídlo, které má být podáváno během letu, a dopravce mu je neposkytne, jedná se obvykle o žalovatelné porušení smlouvy podle vnitrostátního práva. V takovém případě však nejde ani o „zranění“, ani o „nehodu“, a tedy ani o nárok podle čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Naproti tomu za určitých okolností se žalobní tituly „kumulují“. Stejná škodní událost, jako je neúmyslné vylití horkého nápoje palubním průvodčím na cestujícího, které má za následek zranění tohoto cestujícího, může být současně považována například za i) nedbalost podle vnitrostátního deliktního práva, ii) porušení povinnosti zajištění bezpečnosti vyplývající z přepravní smlouvy

¹⁵ – Srov. body 9 a 11 výše.

¹⁶ – Viz § 1489 rakouského obecného občanského zákoníku.

¹⁷ – Články 18 a 19 Montrealské úmluvy ponechám ve zbytku tohoto stanoviska stranou, neboť v projednávané věci nejsou relevantní.

¹⁸ – Viz definice tohoto pojmu uvedená v bodě 58 níže.

a iii) „nehodu“ podle uvedeného ustanovení¹⁹. V takovém případě by měl žalobce teoreticky možnost volby právního základu pro uplatnění nároku vůči dopravci a jeho šikovní právní zástupce by přirozeně zvolil ten, který je pro jeho zájem nejpříznivější – volba by byla nejzřejmější například v případě, že jeden z žalobních titulů by byl promlčen, ale druhý (další) nikoli.

27. Otázkou různých a někdy i protichůdných pravidel odpovědnosti potenciálně použitelných na letecké dopravce v souvislosti se zraněním cestujících se zabývali tvůrci Montrealské úmluvy. Aby se s ní vypořádali, měli v úmyslu poskytnout určitý „výlučný“ účinek pravidlům, která jsou v ní stanovena, a zejména ustanovením čl. 17 odst. 1. Aby to bylo zřejmé, bylo do této úmluvy začleněno zvláštní ustanovení, a to článek 29, který v příslušných pasážích stanoví, že „[n]áhradu za škodu vzniklou při přepravě cestujících [...] na základě této úmluvy, přepravní smlouvy nebo obecné občanskoprávní odpovědnosti nebo jinak lze žádat pouze na základě podmínek a mezi odpovědnosti stanovených v této úmluvě“.

28. Přesto tato otázka nebyla přinejmenším zcela vyjasněna. Toto posledně jmenované ustanovení, stejně jako článek 24 Varšavské úmluvy, který mu předcházel²⁰, totiž bylo předmětem intenzivních sporů, jak zdůraznil předkládající soud v projednávané věci.

29. K první výkladové rozeprě, která se týká *způsobu uplatňování* výlučnosti, se lze vyjádřit stručně. Článek 29 lze na jedné straně vykládat tak, že v případě, kdy se použije výlučně Montrealská úmluva, lze nárok uplatnit pouze na základě této úmluvy s naprostým vyloučením žalobních titulů podle vnitrostátního práva. Na druhé straně jej lze chápat také v tom smyslu, že v takové situaci může žalobce uplatnit nárok i na základě vnitrostátního žalobního titulu, avšak může tak učinit pouze za současného respektování podmínek a mezi odpovědnosti stanovených v úmluvě. Zatímco druhý výklad je podle mého názoru nejpřirozenějším výkladem tohoto ustanovení²¹, první výklad je patrně dominantní²². Jak již bylo řečeno, tato rozeprě má jen malé, pokud vůbec nějaké, praktické důsledky. Oba způsoby totiž úmluvě přiznávají tentýž imperativní účinek: pokud se použije výlučně ona, odpovědnost dopravce může existovat pouze tehdy, stanoví-li tak tato úmluva, a v jím stanoveném rozsahu a žalobce ji nemůže obejít tím, že zahájí řízení ve své věci podle vnitrostátního práva.

30. Mnohem významnější je rozeprě kolem *rozsahu* výlučnosti Montrealské úmluvy, tedy otázka, které nároky z odpovědnosti vůči leteckým dopravcům spadají do její výlučné působnosti. To vyžaduje podrobnější zkoumání.

31. Jak uvádí předkládající soud, existují dva protichůdné výklady této otázky. Podle prvního výkladu, který budu označovat jako „extenzivní“, upravuje všechny potenciální nároky vůči leteckým dopravcům, ať už jsou uplatňovány jakkoli, vyplývající z *jakéhokoli* zranění utrpěného

¹⁹ – K této poslední otázce viz bod 58 níže.

²⁰ – Přes určité rozdíly v textu jsou tato dvě ustanovení obecně srovnatelná. Proto jsou soudní rozhodnutí a odborná literatura týkající se článku 24 Varšavské úmluvy relevantní pro výklad článku 29 Montrealské úmluvy. Totéž platí ve vztahu k článku 17 Varšavské úmluvy a čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy (viz stanovisko generálního advokáta H. Saugmandsgaarda Øe ve věci Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:788, body 26, 27 a 43). Proto budu na rozhodnutí týkající se jedné nebo druhé úmluvy odkazovat bez rozdílu.

²¹ – Stejný názor viz Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5. vydání, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, Londýn, 2013, s. 513, § 10.103 a Giumulla, E., „Article 29 – Principles for claims“, v *Montreal Convention*, Kluwer, Nizozemsko, 2006, s. 5 až 7, § 10 až 13.

²² – Viz zejména Supreme Court of the United States (Nejvyšší soud Spojených států amerických), 12. ledna 1999, El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng, 525 US 155 (dále jen „rozsudek ve věci Tseng“). Viz rovněž názor Tompkinse, G. N., vyjádřený zejména v Hobe, S., Ruckteschell (von), N., Heffernan, D. (eds.), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG, 2013, s. 1004 až 1005, § 143 až 148.

cestujícími během mezinárodního letu spadajícího do obecné působnosti této úmluvy²³, bez ohledu na jeho příčinu, výlučně Montrealská úmluva. Podle tohoto výkladu mohou být dopravci uznáni odpovědnými pouze za okolností předvídaných v čl. 17 odst. 1, tedy v případě smrti nebo „zranění“ cestujícího způsobeného „nehodou“. Za jiných okolností – například pokud cestující utrpěl majetkovou újmu nebo pokud příčinou zranění bylo něco jiného než „nehoda“ – nejenže neexistuje žádný prostředek nápravy podle tohoto ustanovení, ale jakákoli možnost odškodnění podle vnitrostátního práva je rovněž vyloučena podle článku 29 této úmluvy.

32. Podle druhého výkladu, který budu označovat jako „restriktivní“, Montrealská úmluva neupravuje všechny nároky vůči dopravcům, které mohou vzniknout v souvislosti s mezinárodní leteckou dopravou, ale *pouze* ty, které se týkají úmrtí cestujících nebo „zranění“ způsobených „nehodami“, jak předvídá čl. 17 odst. 1. Pokud nárok, ať už je uplatňován jakkoli, objektivně splňuje uvedenou definici, článek 29 této úmluvy žalobci brání v tom, aby se dovolával příznivějších podmínek a mezí odpovědnosti stanovených ve vnitrostátním právu. Naproti tomu jiné druhy zranění, která utrpěli cestující na palubě letadla, spadají mimo oblast působnosti úmluvy: ačkoli není podle této úmluvy k dispozici žádný prostředek nápravy, žalobce může uplatnit nárok proti dopravci na základě vnitrostátního práva.

33. V projednávané věci má otázka, zda je správný první či druhý výklad, přímý dopad na relevanci první otázky předkládajícího soudu, pokud jde o výsledek sporu v původním řízení.

34. Pokud bychom totiž přijali extenzivní výklad výlučnosti Montrealské úmluvy, pak by pro účely rozhodování o tom, zda by nárok DB mohl být uplatněn na základě rakouského práva, nezáleželo na tom, zda jeho zranění byla způsobena „nehodou“ ve smyslu čl. 17 odst. 1, nebo něčím jiným. Podle tohoto výkladu by byl uvedený nárok považován za nárok, který se řídí výlučně touto úmluvou – a který je touto úmluvou jakožto promlčený vyloučen – z toho prostého důvodu, že se týká zranění, která utrpěl cestující během mezinárodního letu, spadajících bez ohledu na jejich skutečnou příčinu do obecné působnosti této úmluvy²⁴.

35. Naopak, pokud bychom se drželi restriktivního výkladu, byla by pro osud nároku DB rozhodující otázka příčiny jeho zranění. Podle tohoto výkladu by byl tento nárok považován za nárok upravený a vyloučený Montrealskou úmluvou pouze tehdy, pokud by jeho zranění souvisela s „nehodou“. V opačném případě by mohl být projednán na základě vnitrostátního práva.

36. Z logického hlediska tedy mohla být nejprve položena druhá otázka týkající se rozsahu výlučnosti Montrealské úmluvy. Nicméně pořadí, v němž se předkládající soud rozhodl položit své otázky, je z pragmatického hlediska zcela opodstatněné. Tato složitá a citlivá otázka totiž (1) nemusí být v projednávané věci zcela vyřešena, neboť, jak ještě vysvětlím, takový nárok, jako je nárok DB, je v každém případě vyloučen (2).

²³ – V tomto ohledu viz bod 18 výše.

²⁴ – V souladu s extenzivním výkladem, pokud by DB uplatnil svůj nárok ve dvouleté promlčecí lhůtě stanovené v čl. 35 odst. 1 Montrealské úmluvy, bylo by třeba se zabývat otázkou, zda jeho zranění byla způsobena „nehodou“, avšak pouze za účelem rozhodnutí o tom, zda bylo vůbec možné využít nápravné opatření.

1. Složitost a citlivost otázky

37. Je omluvitelné, pokud má někdo za to, že otázka rozsahu výlučnosti Montrealské úmluvy byla vyřešena. Ačkoli Soudní dvůr k ní nikdy nezaujal stanovisko²⁵, soudy ostatních smluvních stran ano. Extenzivní výklad podpořily minimálně Supreme Court of the United Kingdom (Nejvyšší soud Spojeného království) ve svém rozsudku ve věci Sidhu²⁶ a Supreme Court of the United States (Nejvyšší soud Spojených států amerických) ve svém rozsudku ve věci Tseng, které brzy následovala řada dalších nejvyšších soudů a soudů vysokých instancí po celém světě²⁷. Zatímco rozsudky ve věcech Sidhu a Tseng se týkaly Varšavské úmluvy, do Montrealské úmluvy bylo již toto řešení přeneseno²⁸. Kromě toho se pro jeho podporu vyslovilo mnoho expertů v odborné literatuře²⁹. Rovněž společnost Austrian Airlines před Soudním dvorem pochopitelně uvedla, že jde o správný a ustálený výklad této věci.

38. Již ve svém stanovisku ve věci Austrian Airlines (Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce)³⁰ jsem uvedl, že jelikož Soudní dvůr je pouze jednou z mnoha jurisdikcí na světě, které jsou příslušné k výkladu Montrealské úmluvy, a že jednotné uplatňování této úmluvy ve všech smluvních státech je cílem, o který je třeba usilovat, je vhodné, aby Soudní dvůr vzal náležitě v úvahu rozhodnutí vydaná soudy těchto smluvních států a přikládal jim potřebnou váhu.

39. Jak již bylo řečeno, Soudní dvůr by se samozřejmě neměl těmito vnitrostátními precedenty řídit bezvýhradně³¹. Vždy je zapotřebí obezřetně přezkoumat odůvodnění, na němž jsou založena řešení podporovaná v jiných smluvních státech, a praktické důsledky, které z nich vyplývají.

40. V tomto ohledu nezůstal trend nastolený rozsudky ve věcech Sidhu a Tseng nezpochybněn. V době, kdy byl vydán, byl rozsudek ve věci Tseng některými považován za významný odklon od značného počtu rozhodnutí jdoucích opačným směrem vydaných soudy nižších stupňů ve Spojených státech amerických³². Navíc, jak uvádí DB, jsou tyto rozsudky stále kritizovány v části

²⁵ – Viz nicméně rozsudky, o nichž pojednávám v bodě 50 níže. Tato otázka vyvstala rovněž ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 20. října 2022, Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808). Soudní dvůr však rozhodl, že v této věci není třeba na ni odpovídat (viz bod 34 uvedeného rozsudku).

²⁶ – House of Lords (Skotsko), 12. prosince 1996, Abnett proti British Airways Plc, [1997] A. C. 430 (dále jen „rozsudek ve věci Sidhu“).

²⁷ – Rozsudky ve věcech Sidhu nebo Tseng následoval zejména Court of Appeal of New Zealand (odvolací soud Nového Zélandu) ve svém rozsudku ve věci Emery Air Freight Corp. v. Nerine Nurseries Ltd ([1997] 3 NZLR 723); Federal Court of Australia (Federální soud Austrálie) ve svém rozsudku ze dne 9. září 1998, South Pacific Air Motive Pty Ltd v. Magnus [157 ALR 443 (1998)]; a Supreme Court of Canada (Nejvyšší soud Kanady) ve svém rozsudku ze dne 28. října 2014, Thibodeau v. Air Canada ([2014] 3 S. C. R. 340). Tento extenzivní výklad přijal rovněž Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) ve svém rozsudku ze dne 15. března 2011 (Az X ZR 99/10).

²⁸ – Viz zejména Supreme Court of the United Kingdom (Nejvyšší soud Spojeného království), 5. března 2014, Hook v. British Airways Plc, [2014] WL 795206.

²⁹ – Viz zejména literatura uvedená v poznámce pod čarou 55 níže.

³⁰ – Stanovisko ve věci C-589/20, dále jen „mé stanovisko ve věci Austrian Airlines (Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce)“, EU:C:2022:47, bod 29. Obdobně viz rozsudek ze dne 6. října 2020, Komise v. Maďarsko (Vysokoškolské vzdělávání) (C-66/18, EU:C:2020:792, bod 92). Proto budu v tomto stanovisku odkazovat na příslušná vnitrostátní rozhodnutí.

³¹ – Soudní dvůr již dal jasně najevo, že tak činit nehodlá. Viz zejména rozdílné definice pojmu „nehoda“ uvedené v bodě 58 níže.

³² – Z mnoha rozhodnutí viz United States Court of Appeals, Third Circuit (Odvolací soud Spojených států amerických, třetí obvod), 19. července 1984, Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130; US District Court (Okresní soud USA), S. D. New York, 24. září 1991, Walker v. Eastern Air Lines, Inc., 775 F.Supp. 111 (kde se uvádí, že restriktivní výklad výlučnosti odpovídal před vydáním rozsudku ve věci Tseng „převažující shodě soudů, které se touto otázkou zabývaly“); a United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Odvolací soud Spojených států amerických, jedenáctý obvod), 25. srpna 1997, Krys v. Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

odborné literatury³³. DB, německá vláda a Komise ve skutečnosti navrhuji – výslovně či implicitně – aby se Soudní dvůr v případě, že se bude touto otázkou v projednávané věci zabývat, od těchto vnitrostátních precedentů odchýlil a namísto toho se přiklonil k restriktivnímu výkladu.

41. Tento rozpor nepochybně pramení zaprvé ze skutečnosti, že rozsah výlučnosti Montrealské úmluvy je z teoretického hlediska složitou otázkou. Platná výkladová pravidla, jak jsou kodifikována ve Vídeňské úmluvě o smluvním právu ze dne 23. května 1969³⁴, nevedou k jednoznačné odpovědi. Na jedné straně se extenzivní výklad, který byl podpořen rozsudky ve věcech Sidhu a Tseng, opírá o solidní výklad pojmů obsažených v Montrealské úmluvě založený na dobré víře s ohledem na jejich kontext, předmět a účel. K potvrzení tohoto výkladu byly uvedeny dvěma nejvyššími soudy rovněž použity přípravné práce k této úmluvě. Na druhé straně tytéž prvky mohou dle mého názoru rozumně podporovat opačný výklad.

42. Pokud jde o pojmy obsažené v Montrealské úmluvě, konkrétně v článku 29, zastánci extenzivního výkladu poukazují na skutečnost, že její znění se neomezuje na zranění způsobená „nehodami“, ale obecně odkazuje na žaloby na náhradu škody vyplývající z „přepravy osob“ – což je výraz, z něhož je třeba vyvodit, že se týká všech nároků vyplývajících ze zranění utrpěných cestujícími³⁵. Naproti tomu zastánci restriktivního výkladu zdůrazňují, stejně jako DB před Soudním dvorem, že nikde v textu článku 29 není výslovně nařízeno vyloučit v neprospěch cestujících jakýkoli vnitrostátní žalobní titul, i když se nejedná o „nehodu“. Takový drastický důsledek by mohl vyplývat pouze z jasného a jednoznačného znění³⁶, nelze jej však dovozovat.

43. Předmět a účel Montrealské úmluvy jsou stejně nejednoznačné. Není sporu o tom, že již podle jejího názvu a preambule³⁷ měla tato úmluva za cíl sjednocení pouze „některých pravidel“ pro mezinárodní leteckou dopravu – zabývá se *některými* otázkami vyplývajícími z letecké dopravy, nikoli *všemi*. Existuje však zásadní neshoda ohledně toho, jaký je přesně její účel, pokud jde o odpovědnost leteckých dopravců.

44. Zastánci extenzivního výkladu tvrdí, že odpovědnost leteckých dopravců je v obecné rovině otázkou, která měla být řešena Montrealskou úmluvou. Podle jejich názoru představují pravidla stanovená v její kapitole III komplexní režim nároků vyplývajících z mezinárodní letecké dopravy. Hlavním účelem této úmluvy je dosáhnout v tomto ohledu jednotnosti práva. Tato pravidla stanoví, za jakých okolností – tedy jediných okolností – by měli dopravci odpovídat za zranění způsobená cestujícím. Tím, že omezuje druhy nároků, které proti nim mohou být vzneseny, poskytuje úmluva, a zejména její článek 29, leteckým dopravcům jistotu. Zajišťuje, aby

³³ – Viz zejména Giumulla, E., *op. cit.*, s. 5, § 9, s. 8, § 15, a odkazy na odbornou literaturu; McDonald, M., „The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger Claims“, *The Irish Jurist*, sv. XLIV, 2010, s. 203 až 238, a Bernard, N., „Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention“, *International Community Law Review*, sv. 23, číslo 4, 2021, s. 313 až 343.

³⁴ – Sbírnice smluv Organizace spojených národů, sv. 1155, s. 331 (dále jen „Vídeňská úmluva“). Viz článek 31 a článek 32 této úmluvy.

³⁵ – Vývoj tohoto ustanovení v průběhu času tento argument posiluje. Původní znění (tehdejšího) článku 24 Varšavské úmluvy v podstatě stanovilo, že „v případech, na něž se vztahuje článek 17 [...]“, mohou být žaloby na náhradu škody podány pouze za podmínek stanovených v této úmluvě. Znění článku 24 však bylo později změněno Montrealským protokolem č. 4 o změně Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě. V něm byl odkaz na „případy, na něž se vztahuje článek 17“ nahrazen výrazem – pravděpodobně obsažnějším – „při přepravě osob [...]“.

³⁶ – Tvůrci úmluvy mohli například uvést, že „v případě jakékoli újmy nebo zranění jakéhokoli druhu, ať už byly způsobeny čímkoli, vzniklých v důsledku mezinárodní letecké dopravy, nelze uplatnit žádné jiné žalobní tituly [...] než ty, které stanoví tato úmluva“. Viz McDonald, M., *op. cit.*, s. 205 a 227.

³⁷ – Viz bod pět odůvodnění Montrealské úmluvy.

mohli předem určit a vyčíslit břemeno náhrad, které na ně bude kladeno, což je zásadní mimo jiné pro účely pojištění. Tento cíl spočívající v jednotnosti a jistotě by byl zmařen, pokud by cestující vůči nim mohli vznášet jiné nároky³⁸.

45. Zastánci restriktivního výkladu stejně jako DB a německá vláda uvádí, že podle jejich názoru měla Montrealská úmluva ve skutečnosti za cíl sjednotit odpovědnost dopravců pouze v určitých situacích, zejména v případě nehod souvisejících s letadly. Riziko, že dopravci budou čelit ochromující odpovědnosti v případě havárií letadel, představovalo totiž jednu z obav, které vedly k přijetí Varšavské úmluvy v roce 1929³⁹. Jejím cílem nebylo chránit dopravce před odpovědností za jiných okolností. Ve světle uvedeného by jediným cílem článku 29 Montrealské úmluvy bylo zabránit žalobci v tom, aby v případě, že uplatňuje nárok, který objektivně souvisí s „nehodou“, obcházel podmínky a meze odpovědnosti stanovené v tomto článku tím, že zahájí řízení ve své věci podle vnitrostátního práva. Jednotné uplatňování úmluvy by nic více nevyžadovalo⁴⁰.

46. Zastánci restriktivního výkladu rovněž zdůrazňují rozdílný účel Varšavské a Montrealské úmluvy. Jak zdůrazňují DB a Komise, zatímco první z nich byla přijata za účelem podpory rozvoje vznikajícího leteckého průmyslu, cílem druhé bylo posílit ochranu spotřebitele v mezinárodní letecké dopravě⁴¹. Bez ohledu na to, jaký by měl být správný přístup podle Varšavské úmluvy, nelze přinejmenším z tohoto důvodu přenášet extenzivní výklad výlučnosti do Montrealské úmluvy⁴². Zastánci extenzivního výkladu uvádí, že cílem Montrealské úmluvy bylo kromě pouhé ochrany spotřebitele dosažení „spravedlivého vyvážení“ zájmů cestujících a dopravců⁴³. Tato rovnováha je vlastní režimu odpovědnosti podle úmluvy. Cestující mají vůči dopravcům k dispozici omezené prostředky nápravy. Jsou-li však tyto prostředky nápravy k dispozici, lze je uplatnit snadno a rychle, a to z velké části díky režimu objektivní odpovědnosti stanovenému v této úmluvě⁴⁴.

47. Přípravné práce k oběma úmluvám tuto rozepři nezmírňují, neboť jsou rovněž nejednoznačné, pokud jde o záměr jejich tvůrců ve vztahu k výlučnosti. Přípravné práce k Varšavské úmluvě totiž jasně nepoukazují na definitivní záměr delegátů ohledně této věci⁴⁵. K užitku nejsou ani přípravné práce k Montrealské úmluvě. Jediné přímé a podstatné prohlášení v tomto ohledu, které učinil předseda konference, ponechává prostor pro interpretaci⁴⁶.

48. Zadruhé rozepře ohledně rozsahu výlučnosti Montrealské úmluvy pramení z významných – a často katastrofálních – praktických důsledků, které s sebou nese extenzivní výklad. V rozsudku ve věci Sidhu byla cestujícím, kteří byli po přistání jejich letadla na kuvajtském mezinárodním

³⁸ – Viz zejména rozsudky ve věcech Sidhu a Tseng.

³⁹ – Viz zejména Bernard, N., *op. cit.* s. 313 až 343.

⁴⁰ – Viz zejména United States Court of Appeals, Third Circuit (Odvolací soud Spojených států amerických, třetí obvod), 19. července 1984, Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130, a judikatura, na niž je tam odkazováno. Viz rovněž Giumulla, E., *op. cit.*, s. 5, § 9, s. 8, § 15 a různé odkazy na odbornou literaturu.

⁴¹ – Viz bod tři odůvodnění Montrealské úmluvy.

⁴² – Viz zejména McDonald, M., *op. cit.*, a Bernard, N., *op. cit.*

⁴³ – Viz bod pět odůvodnění Montrealské úmluvy.

⁴⁴ – Viz zejména rozsudky ve věcech Sidhu a Tseng.

⁴⁵ – To s velkou upřímností uznal lord Hope v rozsudku ve věci Sidhu: „[Zápisy z druhé mezinárodní konference o soukromém leteckém právu konané ve Varšavě ve dnech 4. až 12. října 1929] obsahuje různé pasáže, v nichž jsou zaznamenány názory delegátů na předmět této úmluvy. [...] Jedná se však o pouhá stébla ve větru, která se objevila během několikadenní podrobné diskuse, do níž přispělo mnoho delegátů. Nenacházím zde dostatečně jasné a konzistentní vyjádření názorů [...] ohledně otázky, o kterou se jedná [...]“.

⁴⁶ – „Účelem článku [29] bylo zajistit, aby za okolností, za nichž se úmluva uplatňovala, nebylo možné obcházet její ustanovení podáním žaloby na náhradu škody [...] na základě smlouvy nebo obecné občanskoprávní odpovědnosti či z jiného důvodu. Jakmile dojde k použití úmluvy, uplatní se podmínky a meze odpovědnosti, které stanoví“ (viz Mezinárodní konference o leteckém právu, zápisy ze sedmnáctého zasedání, s. 3, § 10). Předseda bohužel blíže nevysvětlil, „za jakých okolností, se úmluva použije“.

letišti v srpnu 1990, v prvních hodinách po vpádu iráckých sil do Kuvajtu, zadržování iráckými silami po dobu tří týdnů, odepřena možnost využít prostředků nápravy. Stejně tomu bylo v rozsudku ve věci *Tseng* v případě cestujících, která byla na mezinárodním letišti Johna F. Kennedyho v New Yorku před nástupem do letadla do Tel Avivu podrobena letištním personálem dle všeho protiprávní bezpečnostní prohlídce. V jiných rozhodnutích byla možnost využít prostředků nápravy odepřena cestujícím, jejichž zdravotnímu poškození se letecká společnost náležitě nepřizpůsobila, což bylo v přímém rozporu s požadavky unijního práva⁴⁷, nebo kteří byli dopravci údajně diskriminováni na základě zakázaných důvodů, jako je jejich rasa⁴⁸. Zjevná porušení smlouvy, jako je nedodání předem objednaných jídel ze strany leteckých společností, zmíněné v bodě 26 výše, zůstala rovněž bez náhrady⁴⁹. Ve všech těchto případech byly totiž nároky směřující proti odpovědným dopravcům považovány za nároky, které se řídí výlučně Varšavskou nebo Montrealskou úmluvou, neboť vznikly v souvislosti s mezinárodní leteckou dopravou. Jelikož však nedošlo ani ke „zranění“, ani k „nehodě“, nebylo možné domoci se odškodnění podle příslušné úmlovy. Žalobcům však nebylo umožněno postupovat podle vnitrostátního práva.

49. Zastánci restriktivního výkladu poukazují na to, že uvedené výsledky jsou nespravedlivé. Extenzivní výklad v mnoha případech obnáší odepření přístupu ke spravedlnosti cestujícím. Kromě několika málo hypotéz zvažovaných v samotné Montrealské úmluvě jsou dopravci chráněni před jakoukoli odpovědností, bez ohledu na její zdroj a účel, a to i před odpovědností, která by jinak vyplývala z nerespektování zákonných povinností nebo základních práv cestujících. Tyto povinnosti a práva vůči nim v podstatě nelze – soukromoprávně – vymáhat⁵⁰. Zastánci extenzivního výkladu tvrdí, že tyto výsledky jsou pouze nezbytným důsledkem jednotnosti a jistoty, kterých měla tato úmluva dosáhnout. Ačkoli někdy připouští nespravedlnost vůči cestujícím, zejména v případech diskriminace, zdůrazňují, nikoli bezdůvodně, že soudům nepřisluší přerobovat mezinárodní smlouvu tak, aby byla spravedlivější⁵¹.

50. *Celkově vzato*, otázka rozsahu výlučnosti Montrealské úmlovy vyžaduje ze strany Soudního dvora hlubší úvahu. Připouštím, že – jak tvrdí Komise – se již Soudní dvůr ve svých rozsudcích ve věcech *IATA a ELFAA*⁵² a *Nelson a další*⁵³ tohoto tématu lehce dotkl a zaujal k němu svým způsobem opatrný postoj. Když však Soudní dvůr v těchto rozsudcích rozhodl, že neexistuje rozpor mezi Montrealskou úmluvou a nařízením (ES) č. 261/2004⁵⁴, většinou se této otázce vyhnul tím, že konstatoval, že úmluva se vztahuje pouze na individuální žaloby na náhradu škody, zatímco

⁴⁷ – Viz Supreme Court of the United Kingdom (Nejvyšší soud Spojeného království), 5. března 2014, *Stott v. Thomas Cook Tour Operators Limited*, [2014] WL 795206, týkající se nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (Úř. věst. 2006, L 204, s. 1).

⁴⁸ – Viz zejména United States Court of Appeals, Second Circuit (Odvolací soud Spojených států amerických, druhý obvod), 22. března 2002, *King v. American Airlines, Inc.*, 284 F.3d 352.

⁴⁹ – Viz zejména United States District Court (Obvodní soud Spojených států amerických), D. Maryland, 31. ledna 2007, *Knowlton v. American Airlines, Inc.*, 31 Avi 18,486). Další příklady situací, kdy byla cestujícím odepřena možnost využít nápravná opatření, viz *McDonald, M.*, *op. cit.*, s. 220 až 223.

⁵⁰ – Viz zejména *Giemulla, E.*, *op. cit.*, s. 5, § 9, a *McDonald, M.*, *op. cit.*

⁵¹ – Viz zejména Supreme Court of the United Kingdom (Nejvyšší soud Spojeného království), 5. března 2014, *Stott v. Thomas Cook Tour Operators Limited*, [2014] WL 795206, § 63 až 65.

⁵² – Rozsudek ze dne 10. ledna 2006 (C-344/04, EU:C:2006:10, body 33 až 48).

⁵³ – Rozsudek ze dne 23. října 2012 (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, body 41 až 60).

⁵⁴ – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

nařízení zahrnuje povinnosti poskytnout cestujícím pomoc a standardizované náhrady. Nicméně odmítavé reakce na tyto dva rozsudky, které lze nalézt ve značné části odborné literatury, dále zdůrazňují citlivou povahu této debaty⁵⁵.

2. *Není nezbytné, aby Soudní dvůr zaujal postoj v projednávané věci*

51. Uprostřed nejasnosti celé této kontroverzní záležitosti však přesto vysvítá jedna věc: jak jsem již naznačil, v projednávané věci není nezbytné, aby Soudní dvůr zaujal vyčerpávající postoj ohledně rozsahu výlučnosti Montrealské úmluvy.

52. Vzhledem k tomu, že extenzivní výklad zahrnuje i výklad restriktivní, se oba výklady v jednom aspektu shodují. Přinejmenším podle článku 29 Montrealské úmluvy se nárok vůči leteckému dopravci, který objektivně souvisí se smrtí nebo zraněním cestujícího, k nimž došlo během mezinárodního letu, který spadá do obecné působnosti této úmluvy, a to v důsledku nehody, k níž došlo na palubě letadla, jak předpokládá její čl. 17 odst. 1, nepochybně řídí výlučně touto úmluvou, ať už je uplatňován jakkoli. V takovém případě se obecně připouští, že žalobce nemůže obcházet podmínky a meze odpovědnosti stanovené v této úmluvě tím, že zahájí řízení ve své věci podle vnitrostátního práva⁵⁶. Oba výklady se rozcházejí pouze v případě nároků, které se netýkají ani smrti či zranění cestujícího, ani nehody; podle restriktivního výkladu může žalobce postupovat podle vnitrostátního práva; podle extenzivního výkladu je mu odepřen jakýkoli možný prostředek nápravy⁵⁷.

53. Jak vysvětlím v následujícím oddílu, v projednávané věci se takový nárok, jako je nárok uplatněný DB vůči Austrian Airlines, podle mého názoru objektivně týká zranění cestujícího způsobeného nehodou ve smyslu čl. 17 odst. 1. Soudní dvůr tedy nemusí volit mezi extenzivním a restriktivním výkladem. Bez ohledu na správný výklad se tento nárok *v každém případě* řídí výlučně touto úmluvou a ta ho vylučuje jakožto promlčený⁵⁸.

54. Podle mého názoru by bylo chvályhodným projevem zdrženlivosti, kdyby se Soudní dvůr v této věci omezil na tento zřejmý závěr a zdržel se zaujetí konečného postoje k širší otázce rozsahu výlučnosti Montrealské úmluvy. Je však možné, že v rámci některé věci projednávané v budoucnu bude muset Soudní dvůr tuto pilulku spolknout. Může před ním být například projednáván některý z nároků uplatněných cestujícími vůči leteckým dopravcům. Pokud taková situace nastane, bude nejlepší, pokud o této otázce rozhodne velký senát po pečlivém zvážení všech výše uvedených aspektů.

⁵⁵ – Viz zejména Wegter, J. J., „The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention“, *Air & Space Law*, sv. 31, č. 2, 2006, s. 133 až 148; Radošević, S., „CJEU’s Decision in *Nelson and Others* in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention“, *Air & Space Law*, sv. 38, č. 2, 2013, s. 95 až 110; a Tompkins, G. N., „Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure“, *Air & Space Law*, sv. 39, č. 3 (2014), s. 203 až 214.

⁵⁶ – To znamená v případě „kumulace“ žalobních titulů (viz bod 26).

⁵⁷ – Srov. body 31 a 32 výše.

⁵⁸ – Jak jsem právě vysvětlil, pouze v případě, že by taková zranění, jaká utrpěl DB, *nemohla být považována za zranění způsobená „nehodou“*, bylo by nutné, aby Soudní dvůr zaujal stanovisko ohledně rozsahu výlučnosti. Předkládající soud proto tuto otázku pragmaticky vznesl podpůrně.

B. Taková zranění, jaká utrpěl DB, je třeba považovat za zranění způsobená „nehodou“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy (první otázka)

55. V předchozím oddílu jsem již uvedl, že takový nárok, jako je nárok uplatněný DB vůči Austrian Airlines, se podle mého názoru řídí výlučně Montrealskou úmluvou, neboť se objektivně týká situace uvedené v čl. 17 odst. 1 této úmluvy. V důsledku toho nemůže žalobce obejít dvouletou promlčecí lhůtu stanovenou v této úmluvě tím, že zahájí řízení ve své věci podle vnitrostátního práva. Nyní vysvětlím svůj pohled na tuto věc.

56. V původním řízení je nesporné, že nárok DB se týká „zranění“, konkrétně těžkých popálenin, které utrpěl cestující, tedy on sám, během mezinárodního letu spadajícího do obecné působnosti Montrealské úmluvy – jako bylo vysvětleno v bodě 18 výše – a že k události či událostem, které vedly k těmto zraněním, došlo na palubě letadla. Jedinou spornou otázkou je to, zda tato zranění musí být z právního hlediska považována za zranění způsobená „nehodou“ ve smyslu čl. 17 odst. 1, či nikoli.

57. V tomto ohledu připomínám, že během letu, kterým byl DB přepravován do Vídně, nedopatřením spadla konvice ze servírovacího vozíku, s nímž palubní průvodčí projížděli mezi řadami sedadel. Horká káva se rozlila, přičemž DB utrpěl těžké popáleniny⁵⁹.

58. Jak uvádí předkládající soud, takovou nešťastnou událost lze nepochybně kvalifikovat jako „nehodu“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Uvedené platí bez ohledu na to, zda se použije definice tohoto pojmu uvedená před mnoha lety United States Supreme Court (Nejvyšší soud Spojených států amerických) v rozsudku ve věci Air France v. Saks⁶⁰ – „neočekávaná či neobvyklá událost nebo událost, která je na cestujícím nezávislá“ – nebo nová definice přijatá Soudním dvorem v rozsudku ve věci Niki Luftfahrt – „nepředvídaná neúmyslná škodná událost“⁶¹. Je zřejmé, že když člověk nastupuje do letadla, neočekává/nepředvídá, že se na něj během letu vylije konvice s horkou kávou⁶².

59. Tento závěr DB nezpochybňuje⁶³. Před odvolacím soudem a předkládajícím soudem však žalobce svůj nárok formuloval tak, že se netýká této „nehody“, ale spíše toho, co se odehrálo následně. Podle teorie náhrad, o kterou se DB opírá, totiž jeho nárok vyplývá z jiné příčiny, a sice z údajně⁶⁴ nevyhovujícího a nedostatečného poskytnutí první pomoci k ošetření jeho zranění ze strany palubních průvodčích⁶⁵, k němuž došlo v rozporu s povinností řádné péče, kterou mají dopravci vůči svým cestujícím. Tato příčina je *odlišná* od prvotní „nehody“ a měla za následek samostatné zranění, a to zhoršení jeho popálenin. Pouze za toto konkrétní zranění požaduje náhradu.

⁵⁹ – Viz bod 10 výše.

⁶⁰ – Supreme Court od the United States (Nejvyšší soud Spojených států amerických), 4. března 1985, 470 U. S. 392 (1985) (dále jen „rozsudek ve věci Air France v. Saks“).

⁶¹ – Bod 35.

⁶² – Obdobně viz rozsudek ve věci Niki Luftfahrt (body 14 a 43).

⁶³ – Viz bod 14 výše.

⁶⁴ – Zdůrazňuji, že v současné fázi původního řízení nebyl tento aspekt prokázán. Společnost Austrian Airlines jej totiž zpochybňuje (viz poznámka pod čarou 8) a předkládající soud uvedl, že pokud by byl relevantní pro osud nároku DB, bylo by v tomto ohledu nezbytné provést další důkazy a zjištění.

⁶⁵ – Další podrobnosti viz poznámka pod čarou 8 výše.

60. Proto se podle názoru DB jeho nárok – tak, jak jej uplatnil – týká pouze zranění, která nebyla způsobena „náhodným“ pádem konvice s horkou kávou, ale následnou reakcí palubních průvodčích. Tento nárok se tedy neřídí čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, a proto může být uplatněn na základě rakouského práva za podmínek – zejména pokud jde o promlčecí lhůtu – v něm stanovených.

61. Ve světle tohoto argumentu si předkládající soud svou první otázkou přeje zjistit, zda pád konvice s horkou kávou a následné poskytnutí první pomoci k ošetření popálenin ze strany palubních průvodčích mají být považovány za samostatné příčiny zranění nebo za součást jediné „nehody“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy.

62. Podle mého názoru by tato první otázka měla být mírně přeformulována. Ve věci v původním řízení totiž ve světle argumentu DB zcela zjevně vyvstává otázka *příčinné souvislosti*. To, zda nárok žalobce spadá do působnosti čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy a jako takový se řídí výlučně tímto nástrojem, závisí v podstatě na tom, zda lze prvotní nehodu, k níž došlo na palubě letadla, tedy pád konvice, považovat za nehodu, která ve smyslu uvedeného ustanovení „způsobila“ zranění, za něž žalobce požaduje náhradu, jelikož mezitím došlo k poskytnutí první pomoci ze strany palubních průvodčích. Tato otázka by měla být řešena jako taková⁶⁶. Naproti tomu by nebylo vhodné se jí zabývat poněkud nepřímou v rámci pojmu „nehoda“ tím způsobem, že bychom si položili otázku, zda tyto dvě odlišné okolnosti mají být pro účely téhož ustanovení považovány za jedinou událost⁶⁷.

63. V následujících pasážích proto vysvětlím, proč je z právního hlediska třeba „náhodný“ pád konvice považovat pro účely čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy za nehodu, která „způsobila“ zranění, která jsou předmětem nároku DB, bez ohledu na skutečnost, že k těmto zraněním mohlo přispět i následné poskytnutí první pomoci (1)⁶⁸. Kromě toho, jelikož společnost Austrian Airlines položila Soudnímu dvoru otázku, zda by tato druhá událost mohla být v každém případě sama o sobě kvalifikována jako „nehoda“ ve smyslu uvedeného ustanovení, budu se jí pro úplnost krátce věnovat (2).

⁶⁶ – Na tomto místě se lze oprávněně ptát, jak by Soudní dvůr mohl v rámci řízení o předběžné otázce podle článku 267 SFEU, které je omezeno na otázky výkladu unijního práva, řešit otázku, zda by daná nehoda měla být považována za nehodu, která „způsobila“ určité zranění, ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Podle mého názoru tak *učinit může*, avšak jen do určité míry. Jak vysvětlím v následujícím oddílu, příčinná souvislost se skutečně omezuje na dvě otázky. *Zprvým* je třeba rozhodnout o tom, zda „nehoda“ přispěla ke vzniku zranění, či nikoli (viz body 66 až 68). To je zjevně skutková otázka, kterou musí v každém případě objasnit vnitrostátní soudce. V projednávané věci není tato otázka předmětem sporu (viz bod 75). *Druhým* aspektem příčinné souvislosti je to, zda „nehoda“ dostatečně souvisí s dotčeným zraněním, aby bylo z právně-politického hlediska odůvodněno použití čl. 17 odst. 1 (viz body 69 až 74). To je otázka (unijního) práva a jediná otázka, o které se zde jedná (viz bod 77 a následující). Lze si rovněž položit otázku, zda by tak Soudní dvůr *měl učinit*. Již ve svém stanovisku ve věci Austrian Airlines (Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce) jsem v bodě 77 popsal své výhrady k tomu, aby Soudní dvůr odpovídal v rámci řízení o předběžné otázce na otázky přízpusobené velmi podrobným a specifickým souborům skutkových okolností. Nicméně vzhledem k tomu, že projednávaná věc je první věcí týkající se požadavku příčinné souvislosti stanoveného v čl. 17 odst. 1 a vzhledem k jeho ilustrativnímu charakteru pro věci projednávané v budoucnu, považují za užitečné a vhodné tak učinit zde.

⁶⁷ – O umělosti tohoto přístupu svědčí podle mého názoru skutečnost, že společnost Austrian Airlines a Komise odpovídají na otázku, zda je třeba pád konvice a následné poskytnutí první pomoci považovat za jedinou „nehodu“ tak, že předkládají argumentaci, která je svou povahou argumentací příčinnou souvislostí – na kterou budu na příslušných místech odkazovat. Dokonce i německá vláda, která se zabývá jednak tím, zda lze obě události považovat za jedinou „nehodu“, a jednak tím, zda lze zranění DB považovat za zranění „způsobená“ pádem konvice, uvádí k oběma částem v podstatě stejnou argumentaci. Ostatně i sám předkládající soud v předkládacím rozhodnutí pojednává o této otázce z hlediska příčinné souvislosti.

⁶⁸ – V tomto ohledu sdílím názor odvolacího soudu v původním řízení (viz bod 13 výše).

1. „Náhodný“ pád konvice musí být z právního hlediska považován pro účely čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy za nehodu, která „způsobila“ zranění

64. Na úvod je třeba zdůraznit, že ačkoli čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy nespécifikuje, v jakých situacích lze danou nehodu považovat za nehodu, která „způsobila“ smrt nebo zranění cestujícího, a tato úmluva obecně tento pojem nedefinuje, neměl by být vykládán pomocí odkazu na vnitrostátní právo rozhodné pro dotčenou přepravní smlouvu⁶⁹, jak navrhují DB a společnost Austrian Airlines. Vzhledem k tomu, že cíl sledovaný touto úmluvou spočívá v jednotnosti⁷⁰, jakož i vzhledem k tomu, že tato úmluva nestanoví jinak⁷¹, by měl být tento pojem namísto toho vykládán autonomně s ohledem na výkladová pravidla stanovená Vídeňskou úmluvou⁷². Autonomie ve vztahu k vnitrostátnímu právu by však neměla znamenat, že toto právo bude zcela ignorováno. Pokud jde o takový základní pojem právní odpovědnosti, jako je příčinná souvislost – jejíž podrobnosti lze jen stěží z intelektuálního hlediska poctivě dovést z „běžného významu“ tohoto pojmu, z „kontextu“, v němž je použit, a z pouhého „předmětu a účelu“ Montrealské úmluvy – je třeba se inspirovat rovněž obecnými zásadami, které jsou společné právním předpisům smluvních států⁷³.

65. V souladu s těmito výkladovými pravidly a ve světle těchto zásad mám shodně se všemi, kdo předložili vyjádření před Soudním dvorem, za to, že za účelem určení toho, zda lze příslušnou „nehodu“ v každém případě považovat za nehodu, která „způsobila“ zranění cestujícího tvořící předmět nároku, je třeba postupně použít *dvě doplňková kritéria*.

66. Jak tvrdí společnost Austrian Airlines, německá vláda a Komise, první kritérium vyplývá přímo z obvyklého významu slovesa „způsobit“ použitého v čl. 17 odst. 1, tedy „být příčinou toho, že se něco stane“. Toto kritérium je skutkové. Odpovídá tomu, co je v právních rádech smluvních států známo jako příčinná souvislost *sine qua non*, „podmínka, bez které nelze“ nebo „rovnocennost podmínek“. Podle tohoto kritéria se za příčinu daného zranění považuje každé jednání nebo událost, které skutečně představuje nezbytnou podmínku pro vznik tohoto zranění, tedy „bez níž“ by k němu nedošlo. Vzhledem k tomu, že každé zranění je výsledkem kombinace okolností, z nichž každá přispěla k jeho vzniku⁷⁴, považuje se podle kritéria *sine qua non* za zranění, které má nikoli *jednu*, ale *více* příčin. Všechny tyto okolnosti jsou totiž považovány za skutkové příčiny tohoto zranění – nebo za „články“ v „řetězci příčin“, které k němu vedly⁷⁵.

⁶⁹ – V této věci by se jednalo o rakouské právo na základě čl. 5 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I) (Úř. věst. 2008, L 177, s. 6).

⁷⁰ – Podmínky odpovědnosti dopravce, přinejmenším v případě nehod, nepochybně patří mezi pravidla pro mezinárodní leteckou přepravu, která měla být sjednocena Montrealskou úmluvou (viz body 44 a 45 výše). Posouzení jedné z těchto podmínek pomocí odkazu na smluvní právo by narušilo tento cíl spočívající v jednotnosti, neboť odpovědnost by se pak mohla lišit v závislosti na soudu, u něhož byl nárok uplatněn – protože různá pravidla smluvních států pro volbu práva mohou určovat rozdílné smluvní právo – a v konečném důsledku na obsahu tohoto práva.

⁷¹ – Montrealská úmluva některé otázky výslovně (viz zejména čl. 33 odst. 4) nebo implicitně [viz článek 29, první věta, poslední řádek („[...] bez ohledu na to [...]“)] odkazuje do oblasti vnitrostátního práva. Avšak v případě požadavku příčinné souvislosti stanoveného v jejím čl. 17 odst. 1 tomu tak není.

⁷² – Obdobně viz rozsudek ze dne 20. října 2022, Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808, bod 21 a citovaná judikatura).

⁷³ – Viz mé stanovisko ve věci Austrian Airlines (Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce) (bod 72).

⁷⁴ – Typickým příkladem může být srážka cyklisty s chodcem. Dojde k ní v důsledku kombinace rychlosti kola, závady jeho brzd, nepozornosti chodce a podobně.

⁷⁵ – Viz zejména srovnávací analýza právních předpisů členských států Evropské unie a Spojeného království, Von Bar, C. et al. (ed.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR); prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Sellier, European Law Publishers, Mnichov, 2008, sv. IV, kniha VI („Non contractual liability arising out of damage caused to another“), kapitola 4: Causation, s. 3566 až 3608.

67. Pro účely čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy je tedy první kritérium splněno, pokud je příslušná „nehoda“ ve skutečnosti nezbytnou podmínkou pro vznik zranění cestujícího, které je předmětem nároku – tedy „bez“ této události by ke zranění nedošlo. To rovněž znamená, že postačí, aby „nehoda“ byla jednou z okolností, které přispěly ke vzniku tohoto zranění – „článkem“ v „řetězci příčin“, který k němu vedl. Jak poznamenal předkládající soud, tento přístup výslovně podpořil zejména United States Supreme Court (Nejvyšší soud Spojených států amerických) v rozsudku věci *Air France v. Saks*⁷⁶.

68. Podle mého názoru je toto první kritérium v souladu jak s cílem spočívajícím v ochraně spotřebitele⁷⁷, tak s cílem spočívajícím v jednotnosti sledovaným Montrealskou úmluvou. V tomto ohledu uvažujme hypotetický příklad újmy na zdraví cestujícího způsobené kombinací – přinejmenším – dvou okolností, a sice i) předchozího zdravotního stavu dotyčného cestujícího, v důsledku něhož byl náchylný k infarktu, a ii) extrémního stresu vyvolaného „náhodným“ nouzovým přistáním letadla, které vyvolalo takový infarkt. V takovém případě na jedné straně přispívá první výše popsané kritérium k tomu, že poškozený může být snadno odškodněn⁷⁸ podle čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, neboť postačuje pouhá skutečnost, že „nehoda“ je jedním z „článků“ v „řetězci příčin“, které vedly ke smrti nebo zranění tohoto cestujícího. Pokud by naopak „nehoda“ musela být „jedinou/dostačující příčinou“, nebo dokonce „hlavní příčinou“ zranění cestujícího, vážně by to ztížilo uplatnění jeho nároku. První alternativní kritérium by v uvedeném příkladu mohlo zcela vyloučit odškodnění⁷⁹. Druhé by vedlo k nejistotě. Volba mezi oběma výše uvedenými okolnostmi by totiž byla diskutabilní a jako taková by pravděpodobně vyvolala rozsáhlou debatu mezi účastníky řízení, přičemž rozhodnutí, které by nakonec vydal soudce, by bylo poněkud svévolné⁸⁰. Na druhé straně kritérium *sine qua non* rovněž přispívá k jednotnému uplatňování této úmluvy. To, zda se na určitý nárok vztahuje čl. 17 odst. 1, totiž závisí na určitém objektivním vztahu mezi zraněním cestujícího a „nehodou“, nikoli na tom, jak byla příčina nehody předestřena žalobcem nebo jak ji obhajoval dopravce – k této otázce se vrátím později.

69. Jak však všichni účastníci a ti, kdo předložili vyjádření před Soudním dvorem, jednoznačně zdůraznili, pro účely čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy nelze výše uvedené kritérium *sine qua non* použít neomezeně. V opačném případě by byl rozsah tohoto ustanovení a v konečném důsledku i rozsah odpovědnosti dopravce podle něj přehnaný.

70. V tomto ohledu uvažme následující hypotetický scénář: v letadle přepravujícím národní fotbalový tým na mistrovství světa ve fotbale dojde „náhodou“ k poškození jednoho z motorů a letadlo nouzově přistane. Hráči nejsou při této události zraněni, ale jsou z ní pochopitelně v šoku. Trauma z této „nehody“ během týdne narůstá, až během zápasu jeden z hráčů v roztržitosti netrefí míč, ztratí rovnováhu, upadne a vyvrtně si kotník – zranění, které by mohlo způsobit značnou škodu vzhledem ke škodlivému dopadu, který by nepochybně mělo na schopnost tohoto hráče nadále se účastnit této sportovní události.

⁷⁶ – „Každé zranění je výsledkem řetězce příčin a my požadujeme pouze to, aby cestující byl schopen prokázat, že některý článek řetězce byl [„nehodou“ ve smyslu čl. 17 odst. 1].“

⁷⁷ – Viz bod tři odůvodnění Montrealské úmluvy.

⁷⁸ – Mohou však nastat situace, kdy by mohlo být obtížné prokázat, že „nebýt“ dané „nehody“, k dotčenému zranění by nedošlo. K tomuto tématu viz zejména Defossez, D., „Contaminated Air: Is the ‚But For‘ Test Saving Air Carriers?“, *Air & Space Law*, sv. 44, č. 2, 2019, s. 185 až 202.

⁷⁹ – Protože „náhodné“ přistání by nezpůsobilo infarkt a újmu na zdraví cestujícího samo o sobě, ale pouze ve spojení s jeho předchozím zdravotním stavem.

⁸⁰ – V tomto smyslu viz Supreme Court of the United States (Nejvyšší soud Spojených států amerických), 24. února 2004, *Olympic Airways v. Husain*, 124 S.Ct. 1221.

71. Může se stát, že „bez“ prvotní „nehody“ by hráč dotčené zranění neutrpěl. Bylo by však nepřiměřeným rozšiřováním působnosti ustanovení čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, pokud by byla taková zranění, jako jsou ta, která jen velmi vzdáleně souvisí s „nehodou“, považována za zranění, na něž se toto ustanovení vztahuje. Kromě toho, pokud by dopravci podle něj odpovídali za takto vzdálené následky nehod, k nimž došlo na palubě jejich letadel, mohlo by to na ně klást velmi těžké, obtížně určitelné a vyčíslitelné břemeno náhrad. „Spravedlivé vyvážení zájmů“ cestujících a dopravců, o něž tvůrci úmluvy usilovali, by nebylo zachováno⁸¹. Jak zdůraznil DB, obdobně se v právních předpisech smluvních států obecně uznává, že kritérium *sine qua non* není dostatečné pro udržení odpovědnosti v rozumných mezích⁸².

72. Z tohoto důvodu by mělo být v každém případě použito druhé kritérium. Toto kritérium je *zákonné* a jako takové zahrnuje politickou volbu. Jde o určení toho, zda příčinná souvislost mezi „nehodou“ a zraněním cestujícího, která přesahuje pouhé splnění kritéria *sine qua non*, je z hlediska předmětu a účelu Montrealské úmluvy dostatečně významná, aby se použití čl. 17 odst. 1 a založení odpovědnosti dopravce podle tohoto ustanovení jevílo odůvodněné a rozumné. Toto kritérium odpovídá tomu, co je v zemích s kontinentálním právním systémem známo jako „přiměřená příčina“ a v zemích s anglosaským právním systémem jako „bezprostřední příčina“.

73. Obecně lze říci, že v právních řádech smluvních států⁸³ se ze všech okolností, které přispěly k danému zranění, považuje jednání nebo událost za⁸⁴ „přiměřenou“ či „bezprostřední“⁸⁵, a tedy žalovatelnou příčinu tohoto zranění, pokud je toto zranění přirozeným důsledkem uvedené příčiny. Klasickým dílčím kritériem je ověření toho, zda dotčené zranění bylo předvídatelným důsledkem tohoto jednání nebo události – tedy zda by hypotetický přihlízející mohl při zpětném pohledu s ohledem na všechny okolnosti a dosavadní zkušenosti rozumně předpokládat, že by uvedené jednání či událost mohly způsobit takové zranění. Další úzce související dílčí kritérium, které zmiňuje německá vláda, spočívá v ověření toho, zda lze určité zranění považovat za realizaci rizika spojeného s dotčeným jednáním nebo událostí⁸⁶. Ani jedno z těchto dílčích kritérií nebude naplněno, pokud se bude jevit jako pravděpodobné, že příslušné jednání nebo událost nevedly k uvedenému zranění a že k němu došlo pouze v důsledku zvláště netypického nebo velmi mimořádného řetězce událostí. Toto *zákonné* kritérium by nemělo být aplikováno abstraktně, ale spíše s ohledem na jeho jasný a rozumný politický záměr: ačkoli lidé by měli být obecně odpovědní za své škodlivé jednání, občanskoprávní odpovědnost nelze rozumně rozšiřovat na mimořádně nepravděpodobné důsledky takového jednání.

74. Jak shodně navrhli všichni účastníci a ti, kdo předložili vyjádření⁸⁷, v kontextu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy to znamená, že působnost tohoto ustanovení a rozsah odpovědnosti dopravce podle něj jsou omezeny na zranění, která jsou „předvídatelnými“ důsledky příslušné „nehody“ – nebo jinak řečeno, na zranění, která představují realizaci rizika spojeného s touto

⁸¹ – V tomto smyslu viz rozsudek ve věci Niki Luftfahrt (bod 40).

⁸² – Viz zejména Von Bar, C. et al. (ed.), *op. cit.*, s. 3570, a srovnávací analýzu právních předpisů členských států týkajících se této otázky, s. 3574 až 3585.

⁸³ – Viz zejména srovnávací analýza právních předpisů členských států týkajících se této otázky, Von Bar, C. et al. (ed.), *op. cit.*, s. 3574 až 3585.

⁸⁴ – Může existovat i více než jedna „přiměřená“ či „bezprostřední“ příčina zranění.

⁸⁵ – Pro účely projednávané věci budou pojmy „přiměřená“ a „bezprostřední“ používány jako synonyma, přičemž všechny nuance vyplývající z vnitrostátního práva budou ponechány stranou.

⁸⁶ – Pokud jde o právní předpisy Spojených států amerických, viz Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles), „Scope of liability – Proximate cause“, § 29. Uvažujme příklad studenta, který odešel z univerzity pozdě, protože jeho výuka skončila se zpožděním, při přecházení ulice ho srazilo auto, a on v důsledku toho zemřel. Řízení automobilu samo o sobě vytváří riziko nehody. Čas, kdy skončí vyučování, nikoliv. První okolnost je „přiměřenou“/„bezprostřední“ příčinou zranění; druhá, ač je nutnou podmínkou téhož (skutková příčina), nikoliv.

⁸⁷ – Stejný názor viz rovněž Giesmulla, E., *op. cit.*, s. 19, § 45.

událostí. Ta je po právní stránce třeba pro účely tohoto ustanovení považovat za zranění „způsobená“ dotčenou „nehodou“. Naproti tomu zranění, která by se při zpětném pohledu jevila jako nepravděpodobné důsledky „nehody“ a vznikla pouze v důsledku zvláště netypického nebo velmi mimořádného řetězce událostí, by za taková považována být neměla. I v tomto případě soudy Spojených států amerických vycházejí z tohoto přístupu. Podle jejich názoru musí žalobce k tomu, aby splnil požadavek příčinné souvislosti podle čl. 17 odst. 1, prokázat nejen to, že „nehoda“ je součástí „řetězce příčin“, který vede k jeho zranění, ale rovněž to, že tento řetězec příčin „bezprostředně“ způsobil uvedené zranění⁸⁸.

75. Ve věci v původním řízení je nesporné, že první výše popsané kritérium je splněno. Tato skutečnost již byla konstatována předkládajícím soudem. Je zřejmé, že ze skutkového hlediska by DB „bez“ „náhodného“ pádu konvice s kávou neutrpěl zranění, za něž požaduje náhradu – a to i v případě, že přijmeme argumentaci DB, podle níž je třeba v tomto ohledu odlišit prvotní popáleniny, které utrpěl, od jejich následného „zhoršení“⁸⁹. Jak totiž uvedl tento soud, jakož i všichni, kdo předložili vyjádření, pokud bychom z rovnice odstranili pád konvice s kávou, DB by nebyl popálen a jeho – tehdy – neexistující popáleniny by se zjevně nemohly následně „zhoršit“.

76. Údajné neposkytnutí náležité první pomoci ze strany palubních průvodčích by jistě mohlo být – pokud by se prokázalo – považováno za další „článek“ v „řetězci příčin“, které vedou k tomuto takzvanému „zhoršení“. Za předpokladu, že i) palubní průvodčí byli ze zákona povinni reagovat na opaření DB určitým způsobem, a to na základě povinnosti řádné péče o cestující⁹⁰ nebo průmyslových norem⁹¹, ii) neučinili tak, a iii) pokud by tak učinili, mohlo by to zmírnit popáleniny DB, lze se pravděpodobně domnívat, že „bez“ tohoto pochybení by k těmto zraněním nedošlo v takové podobě, jako tomu nakonec bylo – nedošlo by k jejich „zhoršení“ v tom smyslu, jak tvrdí DB. Tato úvaha je však nepodstatná. Jak je uvedeno v bodě 67 výše, ke splnění prvního kritéria postačuje, aby „nehoda“ byla jednou z okolností, které přispěly ke vzniku dotčeného zranění; nemusí však být jedinou příčinou.

77. Druhé kritérium je v projednávané věci rovněž jednoznačně naplněno, a to navzdory snaze DB přesvědčit Soudní dvůr o opaku. Žalobce v podstatě tvrdí, že „náhodný“ pád konvice s kávou nelze považovat za „přiměřenou“ či „bezprostřední“ příčinu tvrzených zranění – „zhoršení“ jeho popálenin – neboť tato zranění nebyla předvídatelnými následky uvedené „nehody“. Podle DB k tomuto zhoršení došlo výhradně v důsledku netypického řetězce událostí. Dojde-li totiž

⁸⁸ – Z mnoha rozhodnutí viz United States District Court (Obvodní soud Spojených států amerických), S. D., New York, 6. září 2007, Zarlin v. Air France, 2007 WL 2585061, a citovaná judikatura.

⁸⁹ – Viz bod 59 výše. Ačkoli předkládající soud zdánlivě souhlasí s tímto aspektem argumentace DB – neboť je to předpoklad jeho první otázky – já s tím mám určité obtíže. To, co DB označil za dvě různá zranění, je totiž ve skutečnosti jedno a totéž: popáleniny, které utrpěl. Údajné neposkytnutí první pomoci ze strany palubních průvodčích nemělo za následek „samostatná“ zranění v pravém slova smyslu – tak by tomu bylo například v případě, kdy by palubní průvodčí žalobci DB při ošetřování jeho popálenin šlápl na nohu, a zlomil mu tím prsty. Popáleniny nebyly chováním palubních průvodčích ani „zhoršeny“ v pravém smyslu výrazu „učiněny závažnějšími, než byly“. Jak totiž vysvětluji v bodě 76 níže, v tomto případě se jedná o to, zda palubní průvodčí z nedbalosti nezmírnili jeho popáleniny, tedy neučinili je méně závažnými, než byly původně, nebo lehčími, než by byly po „přirozeném“ vývoji. Jak již bylo naznačeno výše, i kdyby poskytnutí první pomoci mělo za následek skutečně samostatné zranění, argumentace naznačená v tomto stanovisku by přesto platila *mutatis mutandis*.

⁹⁰ – V mnoha jurisdikcích se uznává, že dopravci mají vůči cestujícím povinnost řádné péče. Zejména podle rakouského práva, které je rozhodným právem pro dotčenou přepravní smlouvu (viz poznámka pod čarou 69), vzniká uzavřením takové přepravní smlouvy na straně dopravce povinnost zajistit jejich bezpečnost [viz mé stanovisko ve věci Austrian Airlines (Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce), poznámka pod čarou 5].

⁹¹ – V Evropské unii lze průmyslové normy nalézt v nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. 1991, L 373, s. 4; Zvl. vyd. 07/01, s. 348), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1899/2006 ze dne 12. prosince 2006 (Úř. věst. 2006, L 377, s. 1), příloha III. Viz zejména OPS 1.745 (povinnost být vybaven soupravami první pomoci, snadno přístupnými k použití); OPS 1.755 (povinnost být vybaven lékařskou soupravou první pomoci); OPS 1.760 (povinnost být vybaven kyslíkem pro první pomoc); OPS 1.1005 a OPS 1.1010 (počáteční a průběžný výcvik palubních průvodčích týkající se zejména obsahu a používání souprav první pomoci, kyslíku pro první pomoc, zdravotnického vybavení první pomoci).

k opaření na palubě letadla, obvykle následuje to, že se dotčené osobě dostane dostatečné a přiměřené první pomoci, která zabrání zhoršení jejích zranění. Mimořádné pochybení palubních průvodčích by v tomto případě fungovalo jako „vylučující příčina“, která by přerušila „řetězec“ vedoucí zpět k prvotní „nehodě“.

78. Tento argument však při bližším zkoumání neobstojí. Zaprvé zde opět platí, že i kdyby bylo třeba odlišit prvotní popáleniny DB od jejich „zhoršení“, posledně uvedené by bylo zjevně předvídatelným důsledkem opaření, a to vzhledem k tomu, že toto „zhoršení“ by bylo důsledkem – nebo v projednávané věci zřejmě bylo důsledkem – přirozeného vývoje zranění. Jinými slovy, jak uvádí německá vláda, riziko „zhoršení“ popálenin bylo spojené již s „náhodným“ pádem konvice. První pomoc poskytnutá palubními průvodčími měla právě zabránit realizaci tohoto rizika. Mezi zraněními DB a příslušnou „nehodou“ tedy existuje jasný a úzký vztah „příčiny a následku“ – i kdyby opět mohly/měly být rozlišovány.

79. V tomto ohledu si představme scénář, který je sice vzdálen od přepravy cestujících, avšak podle mého názoru je poměrně ilustrativní. Někdo z nedbalosti upustí zapálenou svíčku na záclonu v domě souseda. Vznikne požár. Přivolání hasiči v důsledku nedbalosti nemají potřebné vybavení a nedokážou náležitě bojovat s plameny. Dům nakonec vyhoří. Podle argumentace DB by to bylo považováno za nepravděpodobný důsledek upuštění svíčky, protože pokud by hasiči splnili svou povinnost řádné péče a podařilo se jim požár uhasit, škoda na domě by byla menší. Logický omyl je zřejmý. Jasně se dalo předvídat, že upuštění svíčky na záclonu nakonec může vést k vyhoření domu. Jinak řečeno, tento konečný výsledek zjevně nastal „v rámci rizika“ spojeného s tímto jednáním.

80. Zadruhé na rozdíl od toho, co tvrdí DB, ačkoli reakce palubních průvodčích na pád konvice, pokud se prokáže jako podprůměrná, může být v projednávané věci jistě, jak jsem již naznačil, považována za další příčinu „zhoršení“ jeho zranění, nemůže však mít takový dosah, aby „přetrhla řetězec“ vedoucí zpět k počáteční „nehodě“. Jak je zřejmé z bodů 73 a 74 výše, tak by tomu bylo pouze v případě, že by chování palubních průvodčích bylo *zvláště* netypické nebo *velmi* mimořádné, a to do té míry, že by se toto chování – jakož i zranění, která DB ve výsledku utrpěl – jevilo hypotetickému přihlížejícímu při zpětném pohledu jako nepravděpodobné⁹². Pouze v takovém případě by bylo z právně-politického hlediska nedůvodné přičítat uvedená zranění této „nehodě“. To je vysoká laťka, které v takové situaci, jako je situace v původním řízení, jednoduše není dosaženo.

81. Jak totiž bystře poznamenávají Austrian Airlines, německá vláda a Komise, skutečnost, že palubní průvodčí, který mohl mít pouze omezenou lékařskou přípravu, má jiné povinnosti a musí se věnovat cestujícím, neposkytne v návaznosti na potenciálně stresující následky „nehody“ zraněnému cestujícímu potřebnou zdravotnickou péči a nevěnuje mu potřebnou pozornost, by se

⁹² – Obdobně je tomu ve vnitrostátním právu smluvních států – pokud mezi prvotní protiprávní jednání žalovaného a újmu, kterou nakonec utrpěl poškozený, vstupuje jednání třetí osoby, je toto jednání považováno za „vylučující příčinu“ pouze tehdy, pokud by se toto jednání při zpětném pohledu jevilo jako *nepředvídatelné* či *nepravděpodobné*. Pokud tomu tak není, nepřerušuje „řetězec příčin“ vedoucí k jednání žalovaného. Klasickým příkladem je osoba, která z nedbalosti nechá nabitou zbraň na školním dvoře a nějaké dítě ji následně sebere a vystřelí z ní na svého kamaráda. V takové situaci jednání dítěte nepřerušuje „řetězec příčin“, který vede zpět k nedbalosti prvně zmíněné osoby. Pokud totiž někdo nechá zbraň na školním dvoře, je prostě zjevné, že mohl rozumně předpokládat, že ji nějaké dítě vezme a použije. Viz zejména Von Bar, C. et al. (eds), *op. cit.*, s. 3571 až 3572 a 3578 až 3581.

takovému přihlížejícímu při zpětném pohledu jen stěží jevila jako nepravděpodobná⁹³. Nejedná se o nic „netypického“ nebo „mimořádného“. Může se to reálně stát, neboť vzhledem ke zkušenostem se lidé za takových okolností dopouštějí chyb. Obdobně lze za „netypické“ či „mimořádné“ stěží považovat nedoplnění soupravy první pomoci před letem z nedbalosti⁹⁴.

82. Podobným příkladem by mohla být situace, kdy někoho srazí auto, jehož řidič si počínal nedbale, což má za následek zlomeninu ruky vyžadující operaci. Chirurg během operace nepostupuje s dostatečnou péčí a pozorností a nepodaří se mu zranění zmírnit, případně jej zhorší, či dokonce způsobí jiné zranění. V právních rádech smluvních stran obvykle taková pochybení lékařů „nepřerušují řetězec“ vedoucí zpět k původní nedbalosti řidiče, jelikož nejsou zvláště „netypická“ či velmi „mimořádná“, aby se při zpětném pohledu jevila jako nepravděpodobná, neboť k nim bohužel dochází⁹⁵.

83. Podle mého názoru je tento výklad požadavku příčinné souvislosti stanoveného v čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy v takové situaci, jako je situace nastalá v původním řízení, zcela v souladu se *systematikou, předmětem a účelem* této úmluvy.

84. Zaprvé v režimu odpovědnosti stanoveném Montrealskou úmluvou pro případ „zranění“ cestujícího má otázka, zda personál dopravce v případě „nehody“ učinil nezbytné kroky k odvrácení zranění, hrát roli pouze ve fázi *obhajoby* podle čl. 21 odst. 2 písm. a) této úmluvy s cílem omezit odpovědnost dopravce podle čl. 17 odst. 1⁹⁶. Zcela logicky by tedy toto hledisko nemělo být zohledňováno, a to ani v předchozím kroku při posuzování toho, zda lze tuto „nehodu“ považovat za takovou nehodu, která „způsobila“ uvedenou újmu, či nikoli, a tedy zda se na dotčený nárok vztahuje poslední uvedené ustanovení.

85. Zadržet tento výklad přispívá ke „spravedlivému vyvážení zájmů“ cestujících a dopravců, o něž usilovali tvůrci Montrealské úmluvy. Zajišťuje totiž, že pokud byl nárok na náhradu škody podle čl. 17 odst. 1 této úmluvy uplatněn v rámci dvouleté promlčecí lhůty v ní stanovené, může být žalobce podle tohoto ustanovení odškodněn za *všechny* škodlivé následky „bezprostředně“ vzniklé v důsledku příslušné „nehody“, a to i za ty, které mohly částečně nastat v důsledku

⁹³ – Aby se předešlo jakýmkoli nejasnostem, rád bych zdůraznil, že otázka, zda údajné pochybení palubních průvodčích při poskytování náležitě první pomoci bylo „předvídatelné“, se pro účely rozhodování o tom, zda lze zranění DB přiměřeně považovat za „způsobenou“ „náhodným“ pádem konvice s kávou, podstatně liší od otázky, zda uvedené pochybení mohlo samo o sobě představovat „nehodu“ – tedy podle definice tohoto pojmu přijaté Soudním dvorem (viz bod 58) „nepředvídanou“ událost (viz oddíl B.2 tohoto stanoviska). Pokud chcete, představte si, že letuška podává cestujícímu kelímek s horkou kávou. Tento kelímek nakonec sklouzne z odkládacího stolu sedadla cestujícího, což má za následek opaření. *Na jedné straně* se z hlediska příčinné souvislosti jedná o „předvídatelný“ průběh události. Rozumný pozorovatel mohl předpokládat, že k tomu dojde. Riziko opaření je totiž neodmyslitelnou součástí podávání horkých nápojů. Vezmeme-li v úvahu obvyklé okolnosti, jako je pohyb letadla, pak k pádu kelímku z odkládacího stolu může pravděpodobně dojít a skutečně k němu dochází. Proto se kelímky s kávou někdy podávají s víčkem. *Na druhou stranu* pád kelímku, pokud k němu skutečně dojde, lze stále považovat za „nepředvídanou událost“, a tedy za „nehodu“, neboť zraněný cestující (pokud není vševědoucí) před tím, než k němu došlo, nevěděl, že k němu v daném okamžiku dojde. Souhrnně řečeno, mnohé „nehody“, ačkoli „nepředvídané“, byly „předvídatelné“.

⁹⁴ – Naproti tomu, jak uvádí německá vláda ve svých vyjádřeních, pokud by po pádu konvice s kávou dostal palubní průvodčí, který ošetřoval zranění DB, z nějakého nevysvětlitelného důvodu záchvat vzteku a úmyslně tohoto cestujícího zbil, toto jednání by se nepochybně při zpětném pohledu jeвило jako nepředvídatelné/nepravděpodobné.

⁹⁵ – V takovém případě *by řidič mohl být uznán odpovědným za všechna zranění* [viz zejména Cour de cassation (Kasační soud, Francie), 27. ledna 2000, č. 97-20.889] bez ohledu na skutečnost, že poškozený by měl potenciálně nárok i vůči lékaři, to však *pouze* ve vztahu ke druhému zranění. Pro srovnávací analýzu právních předpisů členských států upravujících danou oblast viz zejména Von Bar, C. *et al.* (eds), *op. cit.*, s. 3574 až 3585.

⁹⁶ – Podle tohoto ustanovení „[d]opravce neodpovídá za škody vzniklé podle čl. 17 odst. 1 převyšující 100 000 zvláštních práv čerpání na každého cestujícího, je-li prokázáno, že [...] nebyly způsobeny nedbalostí [...] jeho zaměstnanců nebo zprostředkovatelů“. Podle uvedeného ustanovení se totiž tradičně posuzuje, zda personál dopravce poté, co došlo k „nehodě“, dodržoval své povinnosti řádné péče a průmyslové normy. Viz například United States District Court (Obvodní soud Spojených států amerických), S. D. Florida, 10. března 2018, *Quevedo v. Iberia Lineas Aereas de España, Sociedad Anónima Operadora Co.*, 2018 WL 776754.

následného poskytnutí nevyhovující či nedostatečné první pomoci⁹⁷. Zároveň by taková odpovědnost nebyla přehnaná, ale vzhledem k závažnosti „nehody“ v daném případě spíše odůvodněná a přiměřená⁹⁸.

86. Zatřetí shodně s předkládajícím soudem a Komisí mám za to, že stejný výklad rovněž přispívá k jednotnému uplatňování Montrealské úmluvy. V tomto ohledu, jak jsem uvedl v prvním oddílu své analýzy, tato úmluva stanoví imperativní režim odpovědnosti. Proto, jak je uvedeno v bodě 68 výše, je třeba určit, zda se na nárok vztahuje čl. 17 odst. 1 této úmluvy, a to nikoli ve světle toho, jak byl nárok uplatněn žalobcem, ale objektivně s ohledem na aktuální skutkový stav. Můj výklad přímo zaručuje, že vždy, když se nárok týká zranění, která objektivně a úzce souvisí s „nehodou“, nebude moci šikovní právní zástupce obejít úmluvu, a zejména dvouletou promlčecí lhůtu pro zahájení řízení tím, že lstivě oddělí, jak se to pokusil učinit DB⁹⁹, tato zranění od dané události¹⁰⁰.

2. *K otázce, zda neposkytnutí přiměřené a dostatečné první pomoci ze strany palubních průvodčích může samo o sobě představovat „nehodu“*

87. Společnost Austrian Airlines ve svých vyjádřeních tvrdila, že i kdyby pád konvice s kávou nemohl být z právního hlediska považován za „příčinu“ zranění uváděných DB, nebylo by to důležité. Podle názoru dopravce totiž okolnost, kterou žalobce uvádí jako skutečnou „příčinu“ těchto zranění, tedy první pomoc poskytnutá palubními průvodčími, sama o sobě představuje „nehodu“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Nárok DB by tak v každém případě, i podle restriktivního výkladu výlučnosti tohoto nástroje¹⁰¹, spadl do oblasti jeho působnosti, a byl by tak promlčen.

88. Tato otázka se podstatně liší od otázky položené předkládajícím soudem. Nejedná se již o otázku příčinné souvislosti jako takové, ale o právní kvalifikaci daného jednání palubních průvodčích. Tato otázka navíc nebyla před Soudním dvorem věcně projednávána. Ve skutečnosti se jí DB a společnost Austrian Airlines ve svých vyjádřeních zabývaly pouze povrchně. Především však, jak vysvětlím v následujícím bodě, je pro účely projednávání věci zbytečné se jí zabývat. Ze

⁹⁷ – Konkrétně to znamená, že pokud by například DB uplatnil svůj nárok rámci promlčecí lhůty stanovené Montrealskou úmluvou, mohl by podle čl. 17 odst. 1 získat odškodnění za své zranění v plném rozsahu, a to vzhledem k tomu, že i údajně samostatné následky první pomoci přesto „přiměřeně“ či „bezprostředně“ souvisely s „náhodným“ pádem konvice s kávou. Opačný výklad by naproti tomu kladl větší břemeno na cestující. Znamenalo by to, že v podobné situaci by za účelem plného odškodnění musel cestující uplatnit – a prokázat – ne jeden, nýbrž dva žalobní tituly. Namísto toho, aby prostě dokládal, že se vylil horký nápoj, musel by také *prokázat*, že reakce posádky byla nedbalá – což by byl ne vždy snadný úkol, jak je objasněno v bodě 95 níže.

⁹⁸ – Uvedené se jeví být o to rozumnější, že nedostatečná první pomoc byla poskytnuta personálem dopravce. Nicméně i v případě, kdy by první pomoc poskytla například zdravotní sestra, která se náhodou nacházela na palubě, by měl být dopravce stále odpovědný podle čl. 17 odst. 1 za celé zranění cestujícího, neboť, jak jsem prokázal v tomto stanovisku, lze mít za to, že bylo celé „způsobeno“ „nehodou“ ve smyslu tohoto ustanovení. Je sice pravda, že v tomto případě by cestující mohl mít rovněž nárok vůči zdravotní sestře, neboť její jednání rovněž zapříčinilo dané zranění. To by však byla otázka vnitrostátního práva, neboť Montrealská úmluva upravuje pouze nároky z odpovědnosti vůči leteckým dopravcům.

⁹⁹ – Takovéto klíčky právního zástupce jsou v projednávání věci zřejmé ze skutečnosti, že DB podle všeho mezi řízením v prvním a následujícím stupni pozměnil své zvláštní nároky, aby se případně vyhnul použití úmluvy (srovnej body 11 a 14 výše).

¹⁰⁰ – Velmi podobná věc viz United States Court of Appeals, Second Circuit (Odvolací soud Spojených států amerických, druhý obvod), 5. ledna 1998, *Fishman by Fishman v. Delta Air Lines, Inc.*, 132 F.3d 138. V této věci došlo během letu k opaření dítěte poté, co na něj průvodčí neúmyslně vylila vařící vodu. To byla zjevně „nehoda“ ve smyslu článku 17 (tehdejší) Varšavské úmluvy. Cestující a její matka uplatnily vůči dopravci nároky vyplývající z nedbalosti, ale učinily tak více než dva roky po události. Aby se žalobkyně, stejně jako DB v původním řízení, vyhnuly konstatování, že tato úmluva jejich nárok vylučuje, uvedly jako „příčinu“ zranění nikoli samotnou „nehodu“, ale údajně nedbalostní odmítnutí palubních průvodčích poskytnout následně první pomoc. Vnitrostátní soud tuto argumentaci odmítl, přičemž uvedl, že „základem nároků [...] [bylo] opaření [dítěte] [...] Příčinu, která jej vyvolala, tedy „nehodu“, nelze ueměle oddělovat od jejich následků [...] s cílem vyhnout se použití Varšavské úmluvy“.

¹⁰¹ – Připomínám, že pokud bychom přijali „extenzivní“ pojetí výlučnosti úmluvy, nárok DB by byl vyloučen jednoduše proto, že se týká zranění, k němuž došlo na palubě letadla, ať už bylo způsobeno „nehodou“ ve smyslu čl. 17 odst. 1, či nikoli.

všech těchto důvodů bych chtěl Soudní dvůr zdvořile vyzvat, aby se do této diskuse nepouštěl. Avšak pro případ, že by se Soudní dvůr přesto rozhodl tak učinit, o ní stručně a podpůrně pojednám.

89. Obecně řečeno, pokud – jako je tomu v původním řízení – dojde během mezinárodního letu k takové „nehodě“, jako je neúmyslný pád konvice s horkou kávou na cestujícího, v důsledku čehož dojde ke zranění, není třeba se ptát, zda je za takovou nehodu považováno i následné neposkytnutí náležitého prvního ošetření zranění ze strany palubních průvodčích. Jak bylo vysvětleno v předchozím oddílu, pro účely čl. 17 odst. 1 postačuje skutečnost, že prvotní „nehoda“ „přiměřeně“ či „bezprostředně“ přispěla ke vzniku těchto zranění – ať už jde o příkaz dopravci odškodnit poškozeného nebo, jak je tomu ve věci v původním řízení, o zamítnutí nároku poškozeného jakožto vyloučeného úmluvou. Další zkoumání „řetězce příčin“, které vedly ke zraněním, při hledání jiné (další) „nehody“ či jiných (dalších) „nehod“ by bylo nadbytečné¹⁰².

90. Tato otázka se stává relevantní pouze v situacích – odlišných od situace, která nastala v původním řízení – kdy u cestujícího nastanou během mezinárodního letu takové zdravotní obtíže, jako je mozková mrtvice nebo infarkt, které nejsou způsobeny žádnou mimořádnou událostí, ale dojde k nim výhradně v důsledku předchozího zdravotního stavu, který se náhodou projeví na palubě letadla. Tyto zdravotní obtíže totiž zpravidla nejsou považovány za „nehody“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, neboť nejsou na dotčených cestujících „nezávislé“¹⁰³, ale ve skutečnosti jsou na nich zcela „závislé“¹⁰⁴. V této souvislosti byl vznášen argument – v závislosti na kontextu buď cestujícími, nebo leteckými společnostmi¹⁰⁵ – že pochybení palubních průvodčích, kteří na zdravotnický problém přiměřeně nezareagovali, protože jej ignorovali, neposkytli dostatečnou první pomoc, neměli na palubě potřebné vybavení, nebo se chybně rozhodli neodklonit letadlo na blízké letiště kvůli okamžitému ošetření a podobně, samo o sobě představovalo takovou „nehodu“, která přispěla k následné smrti nebo následnému zranění cestujícího.

91. K této konkrétní otázce existuje mnoho rozhodnutí vydaných zejména soudy Spojených států amerických. Tato judikatura však není zcela ustálená. DB a společnost Austrian Airlines totiž předložili rozhodnutí, která podporují jejich rozdílné názory.

¹⁰² – Za zmínku stojí, že by uznání toho, že zranění cestujícího způsobily dvě „nehody“, a nikoli jedna, by nemělo vliv na výši odškodnění, které by cestující mohl získat podle čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Takové odškodnění je totiž určeno k náhradě za utrpené zranění. Výše odškodnění tedy závisí na rozsahu tohoto zranění, nikoli na tom, kolik „nehod“ přispělo k jeho vzniku.

¹⁰³ – To je relevantní kritérium, alespoň v rámci definice pojmu „nehoda“ uvedené v rozsudku ve věci *Air France v. Saks* (viz bod 58 výše).

¹⁰⁴ – Viz zejména *United States Court of Appeals, Eleventh Circuit* (Odvolací soud Spojených států amerických, jedenáctý obvod), *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 25. srpna 1997, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁵ – Před vydáním rozsudků ve věcech *Sidhu a Tseng*, kdy byl podporován restriktivní výklad výlučnosti Varšavské/Montrealské úmluvy, totiž bylo za takových okolností v zájmu žalobců tvrdit, že k žádné „nehodě“ nedošlo: toto zjištění mělo za následek to, že úmluva byla pokládána za nepoužitelnou, což umožnilo uplatnit nároky podle vnitrostátního práva, které byly pro žalobce často příznivější. Naproti tomu v zájmu leteckých společností bylo tvrdit, že k „nehodě“ došlo, protože to mohlo vrátit věc do výlučné oblasti působnosti této úmluvy. Po vydání rozsudků ve věcech *Sidhu a Tseng*, kdy se stal normou extenzivní výklad výlučnosti, začalo být rovněž v zájmu cestujících tvrdit, že se stala „nehoda“, neboť to byl jediný způsob, jak dosáhnout nápravného opatření. Naopak v zájmu leteckých společností začalo být tvrzení, že k „nehodě“ nedošlo: takové zjištění by je ochránilo před jakoukoli odpovědností.

92. V první linii rozhodnutí, které DB prezentoval jako „většinový názor“, tyto soudy odmítly argument, že pochybení palubních průvodčích, kteří neposkytli náležitou lékařskou péči, neměli na palubě dostatečné lékařské vybavení nebo neodklonili letadlo na blízké letiště, by sama o sobě mohla představovat „nehody“ ve smyslu čl. 17 odst. 1¹⁰⁶.

93. Nicméně ve druhé linii rozhodnutí, kterou společnost Austrian Airlines prezentovala jako „skutečný“ většinový názor a která počíná zásadním rozsudkem United States Supreme Court (Nejvyšší soud Spojených států amerických) ve věci Husain¹⁰⁷, se naopak uvádí, že reakci palubních průvodčích na zdravotní obtíže cestujícího lze v určitých situacích kvalifikovat jako „nehodu“. Tak je tomu v případech, kdy se personál dopravce odchýlí od průmyslových norem péče nebo od zásad a postupů letecké společnosti, které od něj za daných okolností vyžadují určitý způsob chování – poskytnutí kyslíku v případě infarktu a podobně – v takové míře, že jeho reakci lze považovat za „neobvyklou“ či „neočekávanou“¹⁰⁸.

94. Jak jsem uvedl výše, mám za to, že Soudní dvůr by neměl v projednávané věci zaujímat stanovisko k této otázce, a to zejména proto, že je, opakuji, pro účely věci v původním řízení irelevantní. Pokud by tak však přesto učinil, doporučil bych mu určitou míru opatrnosti. Argumentace United States Supreme Court (Nejvyšší soud Spojených států amerických) uvedená v rozsudku ve věci Husain podle mého názoru pojem „nehoda“ poměrně značně rozšiřuje. Již to, že chování palubních průvodčích by samo o sobě mohlo být považováno za „událost“, vyvolává určité koncepční obtíže¹⁰⁹. Nejproblematictější aspektem této konstrukce je však základní myšlenka, podle níž „neobvyklá či neočekávaná“ (nebo „nepředvídaná“) povaha takové „události“ závisí na tom, zda se palubní průvodčí odchýlili od určitého chování vyžadovaného zákonem – jinými slovy na tom, zda se dopustili *nedbalosti*.

95. Tento přístup má totiž potenciál změnit zkoumání toho, zda došlo k „nehodě“ – což by mělo být poměrně jednoduché – ve zdoluhavý spor zahrnující komplexní posuzování skutkového stavu a právních předpisů. V tomto ohledu je sice v mnoha jurisdikcích uznáváno, že dopravci mají vůči cestujícím povinnost řádné péče, a přestože existují průmyslové normy týkající se zdravotních obtíží¹¹⁰, to, co je v dané situaci přesně vyžadováno, je s výjimkou vzácných zjevných případů,

¹⁰⁶ – Viz zejména United States Court of Appeals, Third Circuit (Odvolací soud Spojených států amerických, třetí obvod), 19. července 1984, Stanley Abramson v. Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130; jakož i United States District Court (Obvodní soud Spojených států amerických), S. D. New York, 22. února 1996, Tandon v. United Air Lines, 926 F.Supp. 366, a United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (odvolací soud Spojených států amerických, jedenáctý obvod), 25. srpna 1997, Krys v. Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁷ – Ve věci, v níž byl vydán tento rozsudek, byl cestující nesprávně usazen v kuřáckém oddílu letadla, ačkoli již dříve trpěl astmatickým onemocněním, kvůli němuž byl velmi citlivý na pasivní kouření. Manželka tohoto cestujícího opakovaně žádala palubního průvodčího, aby jejího manžela přesunul do jiné části letadla, což se setkalo s odmítnutím. Protože se během letu kouřilo stále více, cestujícímu se udělalo nevolno, protože mu byla ze strany lékaře, který cestoval s ním, poskytnuta lékařská pomoc, přesto však poté zemřel. Supreme Court (Nejvyšší soud) rozhodl, že odmítnutí průvodčího usadit tohoto cestujícího jinam lze kvalifikovat jako „nehodu“, neboť se jednalo o „událost“, která byla na cestujícím zjevně „nezávislá“, jakož i „neočekávaná a neobvyklá“, jelikož se odchýlovala od průmyslových norem a politiky letecké společnosti.

¹⁰⁸ – Viz například United States District Court (Obvodní soud Spojených států amerických), S. D. Indiana, oddělení v Indianapolis, 10. října 2007, Watts v. American Airlines, Inc., 2007 WL 3019344.

¹⁰⁹ – Lze mít velmi dobře za to, že jednání či opomenutí palubních průvodčích nelze samo o sobě kvalifikovat jako „nehody“, neboť se přísně vzato nejedná o „události“, ačkoli mohou k takovým nehodám vést. Například v projednávané věci není „nehodou“ to, že průvodčí neopatrně projížděl s vozíkem, na němž ležela konvice s kávou, ale následný pád této konvice.

¹¹⁰ – Viz poznámky pod čarou 90 a 91 výše.

jako je ten, který nastal ve věci Husain, často diskutabilní¹¹¹. Především připomínám, že pojem „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy má být objektivní. Nedbalost na straně dopravce obvykle není pro rozhodnutí, zda lze danou událost jako takovou kvalifikovat, relevantní¹¹². Jak je uvedeno v bodě 84 výše, měla by hrát roli pouze ve fázi obhajoby podle čl. 21 odst. 2 písm. a) uvedené úmluvy. V tomto ohledu lze rozsudku ve věci Husain vytknout, že přesunul těžiště zkoumání „nehody“ z povahy události, která způsobila újmu, na údajnou neschopnost leteckého dopravce ji odvrátit.

96. Nicméně po zvážení všech okolností jsem toho názoru, že pokud jde o výkladu pojmu „nehoda“ v takových situacích, Soudní dvůr by se měl v konečném důsledku řídit¹¹³ – a to je další důvod, proč by si měl rozhodnutí o této otázce vyhradit pro nějakou příští věc – postojem, který nakonec jednoho dne zaujme ohledně rozsahu výlučnosti Montrealské úmluvy.

97. Na jedné straně, pokud by Soudní dvůr podpořil extenzivní výklad této výlučnosti, měl by konstatovat, že pochybení palubních průvodčích spočívající v tom, že přiměřeně nezareagovali na zdravotní obtíže cestujícího, představuje „nehodu“, a to navzdory koncepčním obtížím, které tento výklad vyvolává. Opačný postup by totiž připravil poškozené cestující o možnost využít *jakékoli* prostředky nápravy – neboť by nebylo možné uplatnit žádný nárok podle čl. 17 odst. 1 a nároky vyplývající z nedbalosti podle vnitrostátního práva by byly úmluvou vyloučeny – ačkoli utrpěli zranění, které lze částečně přičíst jednání personálu dopravce. Takový výsledek by jen stěží mohl odrážet „spravedlivé vyvážení zájmů“ leteckých dopravců a cestujících. Kromě toho by rovněž odstranil vážnou motivaci leteckých společností k dodržování jejich povinností řádné péče a příslušných průmyslových norem, neboť by v případě jejich porušení nenesli odpovědnost vůči poškozeným.

98. Ve skutečnosti by měl být rozsudek ve věci Husain do značné míry nahlížen v tomto světle. Byl vydán poté, co tentýž Supreme Court (Nejvyšší soud) rozhodl ve věci Tseng tak, že cestující má buď možnost využít prostředek nápravy podle Montrealské úmluvy, nebo nemá možnost nápravy vůbec. Tím, že tento soud zahrnul případy nedbalostních reakcí palubních průvodčích na zdravotní obtíže pod pojem „nehoda“, zajistil to, aby se osoby poškozené takovým jednáním mohly domoci odškodnění¹¹⁴.

¹¹¹ – Například zde se tato otázka jeví mezi účastníky původního řízení jako vskutku velmi sporná (viz poznámka pod čarou č. 8 výše). Pozoruhodné je, že přiměřená reakce na popáleniny DB by mohla záviset na tom, jak závažnými se jevíly na místě, což by mohlo být diskutabilní. Viz rovněž zejména United States District Court (Obvodní soud Spojených států amerických), S. D. Florida, *Cardoza v. Spirit Airlines, Inc.*, 15. června 2011, 2011 WL 2447523. V této věci se mezi účastníky řízení vedly dlouhé diskuze o tom, zda rozhodnutí pilota neodklonit let na blízké letiště kvůli zdravotním obtížím cestujícího bylo za dané situace vhodné a jako takové pro účely čl. 17 odst. 1 „obvyklé“ a „očekávané“, zahrnující argumenty o skutkově složitých otázkách, jako je i) skutečná závažnost stavu cestujícího, a to do jaké míry byl o něm pilot skutečně informován ii) otázka, co vlastně vyžadují průmyslové normy a postupy a iii) otázka, co pilot skutečně udělal.

¹¹² – Viz zejména rozsudek ze dne 2. června 2022, *Austrian Airlines (Zproštění odpovědnosti leteckého dopravce)* (C-589/20, EU:C:2022:424, body 22 a 23).

¹¹³ – Pro upřesnění opakují, že tato diskuse je relevantní pouze pro případy, kdy ke zdravotním obtížím cestujícího dojde výhradně v důsledku předchozího zdravotního stavu, který se náhodou projevil během mezinárodního letu. Naopak, pokud k těmto obtížím dojde, jako je tomu v projednávané věci, v důsledku „nehody“, pak se na nárok již z tohoto důvodu vztahuje čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy a dopravce je podle něj odpovědný (viz body 89 a 90 výše).

¹¹⁴ – Naproti tomu o věcech uvedených v poznámce pod čarou 106 bylo rozhodnuto před vydáním rozsudku ve věci Tseng. V těchto věcech vedla zjištění o neexistenci „nehody“ rovněž k tomu, že nároky vyplývající z nedbalosti podle vnitrostátního práva mohly být uplatněny a často byly úspěšné. Ve věcech, o nichž bylo rozhodnuto po vydání rozsudku ve věci Tseng, vedlo totéž zjištění k tomu, že žalobci byla odepřena možnost využít jakékoli nápravné opatření [viz zejména United States District Court (Obvodní soud Spojených států amerických), *E. D. New York, 13. března 2000, Rajcooar v. Air India Ltd.*, 89 F.Supp.2d 324]. Rozsudek ve věci Husain lze považovat za reakci na tuto neuspokojivou situaci.

99. Na druhé straně, pokud by Soudní dvůr přijal restriktivní výklad rozsahu výlučnosti Montrealské úmluvy, pak bych navrhol zachovat „tradiční“ výklad pojmu „nehoda“ použitého v čl. 17 odst. 1. Pak by konstatování toho, že nedbalost palubních průvodčích při zacházení s nemocnými cestujícími není sama o sobě kvalifikována jako taková, zcela jistě vylučovalo možnost využít nápravné opatření podle této úmluvy. Současně by však otevřelo cestu k uplatnění nároků vyplývajících z nedbalosti podle vnitrostátního práva. Tyto situace by tak nezůstaly neřešeny.

V. Závěry

100. S ohledem na všechny předcházející úvahy navrhuji Soudnímu dvoru, aby na předběžné otázky položené Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) odpověděl takto:

„1) Článek 29 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené dne 28. května 1999 v Montrealu, podepsané Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválené jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (dále jen ‚Montrealská úmluva‘)

musí být vykládán v tom smyslu, že

nárok vůči leteckému dopravci, který objektivně souvisí se zraněními cestujícího, k nimž došlo během mezinárodního letu, který spadá do obecné působnosti této úmluvy, a to v důsledku nehody, k níž došlo na palubě letadla ve smyslu jejího čl. 17 odst. 1, se řídí výhradně touto úmluvou, ať už je uplatňován jakkoli. Na takový nárok se tedy bezpodmínečně vztahují podmínky a omezení odpovědnosti v této úmluvě stanovené, včetně dvouleté promlčecí lhůty stanovené v jejím čl. 35 odst. 1. Touto odpovědí není dotčena otázka, zda se táž úmluva výlučně vztahuje i jiné druhy zranění cestujících.

2) Článek 17 odst. 1 Montrealské úmluvy

musí být vykládán v tom smyslu, že

pro účely čl. 17 odst. 1 této úmluvy je třeba ‚nehodu‘ považovat za nehodu, která ‚způsobila‘ zranění cestujícího, pokud i) by ke zranění nedošlo ‚bez‘ této události a ii) zranění byla předvídatelným důsledkem uvedené události bez ohledu na skutečnost, že k předmětným zraněním mohla přispět i jiná okolnost, jako je následné poskytnutí neodpovídající první pomoci ze strany palubních průvodčích.“