



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

19. prosince 2019*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Montrealská úmluva – Článek 17 odst. 1 –
Odpovědnost leteckých dopravců v případě nehody – Pojem ‚nehoda‘ – Letící letadlo –
Převržení kelímku s kávou položeného na odkládacím stolku sedadla – Zranění způsobené cestujícímu“

Ve věci C-532/18,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) ze dne 26. června 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 14. srpna 2018, v řízení

GN, zastoupená zákonným zástupcem HM,

proti

ZU, insolvenčnímu správci společnosti Niki Luftfahrt GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení M. Vilaras, předseda senátu, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe a N. Piçarra (zpravodaj), soudci,
generální advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

vedoucí soudní kanceláře: M. Krausenböck, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 19. června 2019,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za GN, zastoupenou zákonným zástupcem HM, G. Rößlerem, Rechtsanwalt,
- za ZU, jakožto insolvenčního správce společnosti Niki Luftfahrt GmbH, U. Reisch, Rechtsanwältin,
- za francouzskou vládu A.-L. Desjonquères a I. Cohen, jako zmocněnkyněmi,
- za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
- za Evropskou komisi G. Braunem a N. Yerrell, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 26. září 2019,

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 17 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, jež byla uzavřena v Montrealu dne 28. května 1999, 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, dále jen „Montrealská úmluva“), která vstoupila ve vztahu k Evropské unii v platnost dne 28. června 2004.
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi GN, zastoupenou zákonným zástupcem HM, jejím otcem, a ZU, jakožto insolvenčním správcem letecké společnosti Niki Luftfahrt GmbH, ve věci návrhu na náhradu škody, který podala prvně zmíněná z důvodu popálenin způsobených během letu provozovaného zmíněnou leteckou společností.

Právní rámec

Mezinárodní právo

- 3 Třetí pododstavec preambule Montrealské úmluvy uvádí, že státy, které jsou smluvními stranami této úmluvy, „uzn[ávají] význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“.
- 4 Pátý pododstavec této preambule uvádí:

„[...] [S]polečný 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 odst. 1 Montrealské úmluvy stanoví:

„Dopravce 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 20 Montrealské úmluvy zní:

„Pokud dopravce prokáže, že škodu způsobila nebo k ní nedbalostí nebo jiným chybným jednáním či opomenutím přispěla osoba žádající náhradu nebo osoba, od které osoba žádající náhradu škody odvozují svá práva, je dopravce zcela nebo částečně zproštěn odpovědnosti za škodu vůči žádající osobě, a to v rozsahu, ve kterém nedbalost, chybné jednání nebo opomenutí škodu způsobilo nebo k ní přispělo. Pokud v případě smrti nebo zranění cestujícího žádá náhradu jiná osoba než cestující, je dopravce rovněž zcela nebo částečně zproštěn odpovědnosti v rozsahu, v kterém se prokáže, že škodu způsobil nebo k ní přispěl nedbalostí, jiným chybným jednáním nebo opomenutím dotýčný cestující. Tento článek se vztahuje na všechna ustanovení o odpovědnosti této úmluvy včetně čl. 21 odst. 1.“
- 7 Článek 21 Montrealské úmluvy stanoví:

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

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

- a) nebyly způsobeny nedbalostí nebo jiným chybným jednáním ani opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo zprostředkovatelů, nebo
- b) že vznikly pouze v důsledku nedbalosti nebo jiného chybného jednání nebo opomenutí třetí osoby.“

8 Článek 29 Montrealské úmluvy stanoví:

„Náhradu za škodu vzniklou při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu na základě této úmluvy, přepravní smlouvy nebo obecné občanskoprávní odpovědnosti nebo jinak lze žádat pouze na základě podmínek a mezí odpovědnosti stanovených v této úmluvě bez ohledu na to, které osoby mají právo podávat žalobu a jaká jsou jejich práva. Při těchto žalobách nejsou kromě náhrady škody vymahatelná žádná jiná trestní, exemplární ani jiná odškodnění.“

Unijní právo

- 9 Po podepsání Montrealské úmluvy bylo nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. 1997, L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489) změněno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. 2002, L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246) (dále jen „nařízení č. 2027/97“).

- 10 Body 7 a 10 odůvodnění nařízení č. 889/2002 uvádějí:

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

[...]

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

- 11 Článek 2 odst. 2 nařízení č. 2027/97 stanoví:

„Pojmy obsažené v tomto nařízení, které nejsou definovány v odstavci 1, se shodují s pojmy použitými v Montrealské úmluvě.“

- 12 Článek 3 odst. 1 tohoto nařízení zní:

„Odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.“

Skutkové okolnosti sporu v původním řízení a předběžná otázka

- 13 V roce 2015 cestovala žalobkyně GN, které bylo v té době 6 let, na palubě letadla se svým otcem HM, vedle kterého seděla. Tento let z Mallorcy (Španělsko) do Vídně (Rakousko) provozovala společnost Niki Luftfahrt.
- 14 Během letu byl HM podán kelímek s horkou kávou, který byl položen na odkládací stůl umístěný před ním, a tento kelímek se převrhl a jeho obsah se vylil na pravé stehno a hrud' GN, což jí způsobilo popáleniny druhého stupně.

- 15 Nepodařilo se určit, zda se kelímek s kávou převrhl z důvodu závady na sklápěcím stolku, na kterém byl položen, nebo z důvodu vibrací letadla.
- 16 Žalobkyně, zastoupená svým otcem, jakožto zákonným zástupcem, podala na základě čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy návrh, aby byla uvedenému dopravci, který je nyní v úpadku, uložena povinnost k náhradě škody ve výši odhadované na 8 500 eur.
- 17 Žalovaná tvrdí, že z důvodu neexistence nehody nemůže být její odpovědnost na základě uvedeného ustanovení založena. Žádná nenadálá a neočekávaná událost totiž podle ní nevedla k tomu, že kelímek s kávou sklouzl a jeho obsah se vylil. Podle ní pojem „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vyžaduje, aby se realizovalo riziko spojené s leteckou dopravou, což je podmínka, která není v projednávané věci splněna.
- 18 Rozsudkem ze dne 15. prosince 2015 Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) vyhověl návrhu žalobkyně na náhradu škody. Tento soud měl za to, že původem škody vzniklé GN byla nehoda zapříčiněná neobvyklou událostí způsobenou vnějším vlivem.
- 19 Uvedený soud rozhodl, že riziko spojené s leteckou dopravou se realizovalo, jelikož letadlo se při provozu různou měrou naklání, což může vést k tomu, že předměty položené v letadle na vodorovné ploše kloužou, aniž je nutný nějaký zvláštní manévř. Uvedený soud též konstatoval, že k zavinění na straně žalované nedošlo, neboť podávání horkých nápojů v kelímcích bez víčka je běžnou a společensky přijímanou praxí.
- 20 Rozsudkem ze dne 30. srpna 2016 zrušil Oberlandesgericht Wien (vrchní zemský soud ve Vídni, Rakousko) rozsudek vydaný v prvním stupni. Podle tohoto soudu se článek 17 Montrealské úmluvy vztahuje pouze na nehody způsobené rizikem spojeným s leteckou dopravou a v projednávané věci se žalobkyni nepodařilo toto prokázat. Za těchto podmínek je odpovědnost žalované vyloučena.
- 21 Žalobkyně poté podala opravný prostředek „Revision“ k Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko), aby určit odpovědnost dopravce a shledal její návrh na náhradu vzniklé škody opodstatněným.
- 22 Podle předkládajícího soudu je výklad čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy sporný, pokud jde o otázku, zda se pojem „nehoda“ ve smyslu tohoto ustanovení omezuje na případy, kdy se realizovalo riziko spojené s leteckou dopravou. Předkládající soud poukazuje v tomto ohledu na dva různé výkladové směry.
- 23 Podle prvního směru se pojem „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vztahuje pouze na situace, kdy se realizovalo riziko spojené s leteckou dopravou. Podle tohoto směru je nezbytné, aby se projevilo riziko vyplývající z povahy, stavu nebo provozu letadla nebo z leteckého zařízení použitého při nástupu do letadla nebo výstupu z něj. To by mělo tedy za následek, že takové nehody, jako je nehoda, o kterou jde v původním řízení, které nijak nesouvisí s činností letecké dopravy a které by mohly nastat za jiných okolností, nemohou založit odpovědnost dopravce, což bylo úmyslem států, které jsou smluvními stranami Montrealské úmluvy. Kromě toho by důkazní břemeno nesla v tomto případě osoba, která se dovolává újmy. V projednávané věci by takovýto směr vedl k zamítnutí žaloby podané žalobkyní, jelikož nebylo možné určit příčinu nehody.
- 24 Naproti tomu podle druhého směru není pro založení odpovědnosti dopravce nutné, aby se realizovalo riziko spojené s leteckou dopravou. Tento směr je založen na znění čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, který takový požadavek nestanovuje. Kromě toho by připuštění tohoto požadavku zbavilo režim odpovědnosti stanovený v uvedeném ustanovení jeho podstaty. Téměř každá újma by totiž byla vyloučena, pokud by mohla podobně vzniknout za jiných životních okolností. V každém případě není

důvod se obávat, že by v důsledku takového směru existovala neomezená odpovědnost leteckého dopravce, neboť dopravce může být podle článku 20 Montrealské úmluvy zproštěn odpovědnosti v případě spoluzavinění poškozeného.

- 25 V tomto ohledu předkládající soud upřesňuje, že část doktríny kvalifikuje jako „nehodu“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy převrnutí horkých nápojů nebo jídel na tělo cestujícího. V projednávané věci by tento směr vedl k uznání žalované odpovědnou za vzniklou škodu.
- 26 Předkládající soud rovněž zvažuje jako „kompromisní řešení“ výklad čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, podle kterého je odpovědnost založena pouze na skutečnosti, že k nehodě došlo na palubě letadla nebo při používání zařízení pro nástup do letadla nebo výstup z něj, aniž je nutná realizace rizika spojeného s leteckou dopravou, ale ukládá leteckému dopravci povinnost prokázat neexistenci spojitosti s provozem nebo povahou letadla, aby se této odpovědnosti zprostil. V projednávané věci by tento směr rovněž vedl k uznání žalované odpovědnou za vzniklou škodu, jelikož příčinu nehody se nepodařilo zjistit.
- 27 Za těchto podmínek se Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

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

K předběžné otázce

- 28 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vykládán v tom smyslu, že se pojem „nehoda“ ve smyslu tohoto ustanovení vztahuje na všechny situace nastalé na palubě letadla, kdy předmět používaný k poskytnutí služby cestujícím způsobil cestujícímu zranění, aniž je nutno zjišťovat, zda jsou tyto situace důsledkem rizika spojeného s leteckou dopravou.
- 29 Úvodem je třeba podotknout, že nařízení č. 2027/97, které se uplatní v projednávané věci, u odpovědnosti leteckých dopravců, pokud jde o leteckou dopravu cestujících a jejich zavazadel na území Unie, provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy. Konkrétně z čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení vyplývá, že odpovědnost leteckých dopravců Unie, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 18).
- 30 Je třeba upřesnit, že Montrealská úmluva, která je ve vztahu k Unii platná od 28. června 2004, je od tohoto data nedílnou součástí právního řádu Unie, a Soudní dvůr má tedy pravomoc rozhodovat o předběžných otázkách týkajících se jejího výkladu (rozsudek ze dne 12. dubna 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, body 19 a 20 a citovaná judikatura).
- 31 V tomto ohledu článek 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 (*Sbírka smluv Organizace Spojených národů*, sv. 1155, s. 331), která kodifikuje pravidla obecného mezinárodního práva, jež je pro Unii závazné, stanoví, že smlouva musí být vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k předmětu a účelu smlouvy (rozsudek ze dne 12. dubna 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, bod 21 a citovaná judikatura).
- 32 Kromě toho Soudní dvůr již uvedl, že pojmy obsažené v Montrealské úmluvě musí být vykládány jednotným a autonomním způsobem, takže Soudní dvůr při výkladu těchto pojmů v rámci řízení o předběžné otázce musí zohledňovat nikoli různé významy, které jim mohou být dány ve

vnitrostátních právech členských států Unie, ale výkladová pravidla obecného mezinárodního práva, která jsou pro Unii závazná (rozsudek ze dne 7. listopadu 2019, Guaitoli a další, C-213/18, EU:C:2019:927, bod 47).

- 33 V projednávané věci ze znění čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vyplývá, že aby byla odpovědnost dopravce založena, musí být událost, která způsobila smrt nebo zranění cestujícího, kvalifikována jako „nehoda“ a k této nehodě musí dojít na palubě letadla nebo během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj.
- 34 Vzhledem k tomu, že pojem „nehoda“ není v Montrealské úmluvě nijak definován, je třeba vycházet z obvyklého významu tohoto pojmu v kontextu, do kterého zapadá, s přihlédnutím k předmětu této úmluvy a cíli, který sleduje.
- 35 Obvyklý význam pojmu „nehoda“ je chápán jako nepředvídaná neúmyslná škodná událost.
- 36 Kromě toho podle třetího pododstavce preambule Montrealské úmluvy se státy, které jsou smluvními stranami této úmluvy, uznávajíce „význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“, rozhodly stanovit režim objektivní odpovědnosti leteckých dopravců. Takovýto režim nicméně implikuje, jak vyplývá z pátého pododstavce preambule Montrealské úmluvy, že má být zachováno „spravedlivé vyvážení zájmů“, zejména pokud jde o zájmy leteckých dopravců a cestujících (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, body 31 a 33; a ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další, C-410/11, EU:C:2012:747, body 29 a 30).
- 37 V této souvislosti je třeba uvést, že z přípravných prací, jež vedly k přijetí Montrealské úmluvy, vyplývá, že strany této úmluvy upřednostnily pojem „nehoda“ před pojmem „událost“ navrhovaným v původním návrhu (viz zejména stanovisko předložené *International Union of Aviation Insurers*, DCW Doc č. 28, ze dne 13. května 1999, a zpráva *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Důvodem toho je, že výraz „událost“ byl považován za příliš široký, zahrnující všechny okolnosti, a mohl vést k příliš četným soudním sporům.
- 38 Naproti tomu bylo po změně použití tohoto výrazu rozhodnuto o odstranění poslední věty čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, která stanovila, že dopravce není odpovědný, pokud smrt nebo zranění byly důsledkem zdravotního stavu cestujícího. Mělo se totiž v podstatě za to, že by zachování takového zproštění odpovědnosti narušilo rovnováhu mezi dotčenými zájmy v neprospěch cestujícího a že tato úmluva již každopádně zakotvila obecné ustanovení o zproštění odpovědnosti v jejím článku 20.
- 39 Právě z tohoto důvodu Montrealská úmluva za účelem zachování takovéto rovnováhy zprošťuje v určitých případech dopravce odpovědnosti nebo omezuje jeho povinnost k náhradě škody. Článek 20 této úmluvy totiž stanoví, že pokud dopravce prokáže, že škodu způsobil nebo k ní nedbalostí nebo jiným chybným jednáním či opomenutím přispěl cestující, je dopravce zcela nebo částečně zproštěn odpovědnosti za škodu vůči tomuto cestujícímu. Kromě toho z čl. 21 odst. 1 uvedené úmluvy vyplývá, že se letecký dopravce nemůže zprostit odpovědnosti za škody podle čl. 17 odst. 1 uvedené úmluvy, jestliže tyto škody nepřevyšují určitou prahovou hodnotu pro odškodnění, ani svou odpovědnost omezit. Pouze při překročení této prahové hodnoty se může letecký dopravce zprostit odpovědnosti podle čl. 21 odst. 2, když prokáže, že škoda nebyla způsobena jeho zaviněním nebo byla způsobena pouze zaviněním třetí osoby.
- 40 Tato omezení umožňují cestujícím dosáhnout snadného a rychlého odškodnění, aniž by bylo na letecké dopravce kladeno velmi těžké, obtížně určitelné a vyčíslitelné břemeno náhrad, které by mohlo ohrozit, či dokonce ochromit jejich hospodářskou činnost (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, body 34 až 36, a ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další, C-410/11, EU:C:2012:747, bod 30).

- 41 Z toho vyplývá, jak uvádí generální advokát v bodě 60 stanoviska, že podmínění odpovědnosti dopravce tím, že škoda vznikla v důsledku realizace rizika spojeného s leteckou dopravou nebo že existuje souvislost mezi „nehodou“ a provozem nebo pohybem letadla, neodpovídá obvyklému významu pojmu „nehoda“ uvedenému v čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy ani cílům sledovaným touto úmluvou.
- 42 Kromě toho omezení povinnosti leteckých dopravců k náhradě škody pouze na nehody související s rizikem spojeným s leteckou dopravou není nezbytné k tomu, aby se předešlo tomu, že na letecké dopravce bude kladeno nadměrné břemeno náhrad. Jak bylo uvedeno v bodě 39 tohoto rozsudku, tito dopravci se totiž mohou své odpovědnosti zprostit nebo ji omezit.
- 43 Za těchto podmínek je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „nehoda“ ve smyslu tohoto ustanovení vztahuje na všechny situace nastalé na palubě letadla, kdy předmět používaný pro poskytnutí služby cestujícím způsobil cestujícím zranění, aniž je nutno zjišťovat, zda jsou tyto situace důsledkem rizika spojeného s leteckou dopravou.

K nákladům řízení

- 44 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (čtvrtý senát) rozhodl takto:

Článek 17 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, jež byla uzavřena v Montrealu dne 28. května 1999, podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001, musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „nehoda“ ve smyslu tohoto ustanovení vztahuje na všechny situace nastalé na palubě letadla, kdy předmět používaný k poskytnutí služby cestujícím způsobil cestujícímu zranění, aniž je nutno zjišťovat, zda jsou tyto situace důsledkem rizika spojeného s leteckou dopravou.

Podpisy.