



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

12. května 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Montrealská úmluva – Článek 17 odst. 1 – Odpovědnost leteckých dopravců v případě nehody – Pojem ‚nehoda‘ – Tvrdé přistání, které spadá do rozsahu běžného provozu letadla – Zranění, které cestující údajně utrpěl při takovém přistání – Neexistence nehody“

Ve věci C-70/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) ze dne 30. ledna 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 12. února 2020, v řízení

YL

proti

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

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

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Altenrhein Luftfahrt GmbH H. M. Schaflinger, Rechtsanwältin,
- za finskou vládu H. Leppo, jako zmocněnkyní,
- za Evropskou komisi původně W. Möllsem a N. Yerrell, poté N. Yerrell, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

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, která 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“) a která vstoupila ve vztahu k Evropské unii v platnost dne 28. června 2004.
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi YL a leteckým dopravcem Altenrhein Luftfahrt GmbH ve věci návrhu na náhradu škody, který YL podala z důvodu zranění, které údajně utrpěla při přistání letu uskutečněného tímto dopravcem.

Právní rámec

Mezinárodní právo

- 3 Třetí a pátý pododstavec preambule Montrealské úmluvy uvádí:
„[Smluvní státy uznávají] význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění;

[...]

[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.“

- 4 Článek 17 Montrealské úmluvy, nadepsaný „Smrt a zranění cestujících – škoda na zavazadlech“, v odstavci 1 uvádí:

„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.“

Unijní právo

Nařízení (ES) č. 2027/97

- 5 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“).

- 6 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.“

7 Článek 3 odst. 1 tohoto nařízení zní:

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

Nařízení (ES) č. 216/2008

8 Článek 4 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. 2008, L 79, s. 1), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. 2009, L 309, s. 51) (dále jen „nařízení č. 216/2008“), uvádí:

„1. Letadla, včetně veškerých zastavěných výrobků, letadlových částí a zařízení, která jsou:

[...]

b) zapsaná v leteckém rejstříku členského státu, pokud regulativní bezpečnostní dozor nad nimi není delegován na třetí zemi a nejsou používána provozovatelem [Unie], nebo

c) zapsaná v leteckém rejstříku třetí země a používaná provozovatelem, nad jehož provozem zajišťuje některý členský stát dozor, nebo používaná směrem na území [Unie], na tomto území nebo směrem z něj provozovatelem usazeným nebo se sídlem [v Unii] nebo

[...]

musí vyhovovat tomuto nařízení.“

9 Článek 8 tohoto nařízení, nadepsaný „Letecký provoz“, v odstavci 1 stanoví:

„Provoz letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. b) a c) splňuje hlavní požadavky stanovené v příloze IV [...].“

10 Bod 1.b přílohy IV uvedeného nařízení, nadepsané „Hlavní požadavky na letecký provoz podle článku 8“, uvádí:

„Let musí být proveden tak, aby se postupovalo podle provozních postupů pro přípravu a provedení letu specifikovaných v letové příručce nebo v případě potřeby v provozní příručce. [...].“

11 Bod 4 přílohy IV téhož nařízení, nadepsaný „Výkonnost letadla a provozní omezení“, stanoví:

„4.a. Letadlo musí být provozováno v souladu s jeho dokumentací o letové způsobilosti a všemi souvisejícími provozními postupy a omezeními, jak jsou uvedeny v jeho schválené letové příručce nebo rovnocenné dokumentaci, podle daného případu. Letová příručka nebo rovnocenná dokumentace musí být k dispozici posádce a musí být pro každé letadlo aktualizována.

[...]

4.c. Let se nesmí zahájit ani se v něm nesmí pokračovat, pokud plánovaná výkonnost letadla, při zohlednění všech faktorů, které mají významný dopad na úroveň výkonnosti, neumožní provedení všech fází letu v rámci použitelných vzdáleností/oblastí a výšek nad překážkami při plánované provozní hmotnosti. Mezi faktory ovlivňující výkonnost, které značně ovlivňují vzlet, let na trati a přiblížení/přistání, zvláště patří:

i) provozní postupy,

[...]

v) velikost, sklon a stav plochy vzletu/přistávací plochy [...]

[...]

4.c.1. Tyto faktory se musí zohlednit přímo jako provozní parametry nebo nepřímo prostřednictvím tolerance nebo rezervy, které mohou být podle druhu provozu použity při plánování výkonnostních údajů.“

12 Nařízení č. 216/2008 bylo s účinkem od 11. září 2018 zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. 2018, L 212, s. 1). Nařízení 2018/1139 však není *ratione temporis* použitelné na spor v původním řízení.

Spor v původním řízení a předběžná otázka

13 YL uskutečnila dne 20. března 2014 let z Vídně (Rakousko) do Saint-Gall/Altenrhein (Švýcarsko) provozovaný společností Altenrhein Luftfahrt. YL tvrdí, že při přistání utrpěla výhřez ploténky.

14 Letový zapisovač zaznamenal při tomto přistání vertikální zatížení 1,8 g. Předkládající soud v tomto ohledu uvádí, že i když takové přistání může být subjektivně vnímáno jako tvrdé, tato hodnota z leteckého hlediska a i při zohlednění chybové tolerance ještě spadá do rozsahu běžného provozu dotčeného letadla. Podle specifikací výrobce letadel totiž maximální zatížení podvozku a nosných konstrukčních dílů dotčeného letadla odpovídá 2 g. Uvedený soud dodává, že z důvodu horské povahy prostředí, ve kterém se nachází letiště Saint-Gall/Altenrhein, jsou zde tvrdá přistání bezpečnější než příliš měkká přistání a že v projednávaném případě nebylo možné konstatovat jakékoli pochybení pilota.

15 YL podala k Handelsgericht Wien (Obchodní soud ve Vídni, Rakousko) proti Altenrhein Luftfahrt žalobu, kterou se domáhala určení odpovědnosti tohoto leteckého dopravce za škodu, kterou údajně utrpěla, podle čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, jakož i zaplacení částky ve výši 68 858 eur, navýšené o úroky a náklady řízení. Na podporu žaloby YL tvrdí, že toto přistání musí být kvalifikováno jako „tvrdé“, a v důsledku toho jako nehoda ve smyslu tohoto ustanovení.

16 Altenrhein Luftfahrt naproti tomu tvrdí, že uvedené přistání spadalo do rozsahu běžného provozu letadla, a že se tudíž jedná o událost, ke které při letu běžně dochází, a nikoli o nehodu ve smyslu uvedeného ustanovení.

17 Rozsudkem ze dne 23. ledna 2019 Handelsgericht Wien (Obchodní soud ve Vídni) tuto žalobu zamítl z důvodu, že přistání může být kvalifikováno jako „nehoda“ a může založit odpovědnost leteckého dopravce podle čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy pouze tehdy, pokud je mimořádně tvrdé, a že tak

tomu v projednávané věci nebylo. Uvedený soud rozhodl, že události, ke kterým při letu běžně dochází, jako je tvrdé přistání nebo prudké brzdění, neodůvodňují vznik odpovědnosti leteckého dopravce, jelikož běžně obezřetný cestující zná tento typ událostí a očekává, že mohou nastat.

- 18 Rozsudkem ze dne 29. dubna 2019 Oberlandesgericht Wien (Vrchní zemský soud ve Vídni, Rakousko) potvrdil rozsudek vydaný v prvním stupni. Uvedený soud sice nevyločil, že tvrdé přistání může výjimečně představovat nehodu ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, avšak rozhodl, že to předpokládá, že mezní hodnoty stanovené výrobcem letadel pro zatížení podvozku a nosných konstrukčních dílů letadla jsou jasně překročeny. Tentýž soud uvedl, že přistání, které stejně jako přistání dotčené ve věci v původním řízení probíhá normálně, vylučuje hypotézu nehody.
- 19 Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko), k němuž YL podala proti uvedenému rozsudku opravný prostředek *Revision*, má za to, že tvrdé přistání ještě spadá do rozsahu běžného provozu letadla, pokud zatížení podvozku a nosných konstrukčních dílů letadla zůstává pod mezními hodnotami stanovenými výrobcem letadla, při jejichž překročení je požadována technická prohlídka letadla. Podle uvedeného soudu je přistání tvrdé tehdy, když na rozdíl od měkkého přistání není značně absorbováno podvozkem letadla a cestující jej jasně vnímají.
- 20 V tomto kontextu se uvedený soud táže, zda tvrdé přistání, které ještě spadá do rozsahu běžného provozu dotyčného letadla, může být kvalifikováno jako „nepředvídaná a neúmyslná škodná událost“, a spadat tak pod pojem „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, jak jej vyložil Soudní dvůr v rozsudku ze dne 19. prosince 2019, *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 35).
- 21 Podle prvního přístupu tvrdé přistání, které stejně jako přistání dotčené v původním řízení sice ještě spadá do rozsahu běžného provozu letadla, ale pro cestujícího k němu dojde náhle a nečekaně a má podle cestujícího za následek zranění, představuje „nehodu“ ve smyslu tohoto ustanovení. Předkládající soud si tedy klade otázku, zda kritéria uvedená v předchozím bodě tohoto rozsudku musí být z pohledu dotyčného cestujícího posuzována v tom smyslu, že je nepředvídaná každá událost, která nastala náhle a kterou cestující neočekával. Podle uvedeného soudu skutečnost, že byl v rozsudku ze dne 19. prosince 2019, *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 35), použit výraz „nepředvídaná“ namísto výrazu „nepředvídatelná“, patrně nasvědčuje tomu, že je třeba určit, zda dotyčný cestující dotčenou událost předvídal.
- 22 Naproti tomu podle druhého přístupu lze tvrdé přistání kvalifikovat jako „nehodu“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy pouze tehdy, pokud byly mezní hodnoty stanovené výrobcem letadla pro zatížení podvozku a nosných konstrukčních dílů dotyčného letadla jasně překročeny. Podle takového přístupu nemůže být letecký dopravce na základě tohoto ustanovení odpovědný v případě události, které spadají do rozsahu běžného provozu letadla, i když k nim pro cestujícího dojde náhle a nečekaně a způsobí mu zranění. Pokud v takovém případě cestující utrpí zranění, toto zranění lze zpravidla vysvětlit zvláštní predispozicí dotyčného cestujícího, za kterou letecký dopravce nemůže nést odpovědnost.
- 23 Za těchto podmínek se Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Je tvrdé přistání, které ale ještě spadá do rozsahu běžného provozu letadla a které má za následek zranění cestujícího, ‚nehodou‘ ve smyslu čl. 17 odst. 1 [Montrealské úmluvy]?“

K předběžné otázce

K přípustnosti

- 24 Altenrhein Luftfahrt tvrdí, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je nepřijatelná, jelikož vnitrostátní judikatura citovaná předkládajícím soudem a definice, kterou Soudní dvůr poskytl v rozsudku ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), v podstatě směřují k témuž výkladu pojmu „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy. Podle jeho názoru tedy pro účely vyřešení sporu v původním řízení existuje *acte clair*, neboť předkládající soud správně vysvětlil a použil tento pojem tak, jak je vykládán Soudním dvorem, k učinění závěru, že přistání, které spadá do rozsahu běžného provozu letadla, nepředstavuje nehodu ve smyslu tohoto ustanovení.
- 25 Podle ustálené judikatury Soudního dvora je v rámci spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy zavedené článkem 267 SFEU věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci v původním řízení posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které Soudnímu dvoru klade. Jestliže se tedy položené otázky týkají výkladu unijního práva, jehož je Montrealská úmluva nedílnou součástí, je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout (rozsudek ze dne 9. července 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, bod 20 a citovaná judikatura).
- 26 Z toho vyplývá, že se na otázky týkající se výkladu unijního práva položené vnitrostátním soudem v právním a skutkovém rámci, který tento soud vymezí na vlastní odpovědnost a jehož správnost nepřísluší Soudnímu dvoru ověřovat, vztahuje domněnka relevance. Soudní dvůr může odmítnout vydat rozhodnutí o žádosti podané vnitrostátním soudem pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny (rozsudek ze dne 9. července 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, bod 21 a citovaná judikatura).
- 27 Není mimoto vnitrostátnímu soudu nijak zapovězeno, aby položil Soudnímu dvoru předběžnou otázku, o jejímž zodpovězení nelze podle názoru jednoho z účastníků původního řízení rozumně pochybovat. I kdyby tomu tak bylo, tato otázka se z tohoto důvodu nestává nepřijatelnou (rozsudek ze dne 1. prosince 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, body 64 a 65, a rozsudek ze dne 9. července 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, bod 22).
- 28 Vzhledem k tomu, že v projednávaném případě není pochyb o relevanci otázky položené předkládajícím soudem pro vyřešení sporu, který mu byl předložen, a že uvedený soud upřesnil, že podle jeho názoru neexistuje *acte clair*, a v důsledku toho je jakožto soud posledního stupně povinen položit Soudnímu dvoru předběžnou otázku, musí být položená otázka prohlášena za přípustnou.

K věci samé

- 29 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „nehoda“ uvedený v tomto ustanovení zahrnuje tvrdé přistání, které dotýcný cestující vnímá jako nepředvídanou událost, ačkoli spadá do rozsahu běžného provozu dotýcného letadla.
- 30 Na úvod je třeba připomenout, že čl. 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 stanoví, že odpovědnost leteckého dopravce Unie, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.

- 31 Stejně tak podle ustálené judikatury platí, že taková mezinárodní smlouva, jako je Montrealská úmluva, 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, v souladu s obecným mezinárodním právem, jež je pro Unii závazné, jak bylo kodifikováno článkem 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1155, s. 331) (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 31, a rozsudek ze dne 9. července 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, bod 27 a citovaná judikatura).
- 32 Ze znění čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vyplývá, že aby byla odpovědnost leteckého 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.
- 33 V rozsudku ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 35), Soudní dvůr upřesnil, že obvyklý význam pojmu „nehoda“ je chápán jako nepředvídaná neúmyslná škodná událost.
- 34 Z údajů poskytnutých předkládajícím soudem, jak byly připomenuty v bodech 20 až 22 tohoto rozsudku, vyplývá, že uvedený soud si klade zejména otázku, zda při kvalifikaci „nepředvídané“ škodné události ve smyslu této judikatury, a tudíž „nehody“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy musí být zohledněn pohled dotyčného cestujícího nebo spíše rozsah běžného provozu letadla, na jehož palubě došlo k této události.
- 35 Výklad pojmů uvedených v předchozím bodě, který je založený na pohledu každého cestujícího, je však třeba bez dalšího odmítnout. Vzhledem k tomu, že vyhlídky a očekávání se mohou u jednotlivých cestujících lišit, mohl by takový výklad vést k paradoxnímu výsledku, kdyby tatáž událost byla kvalifikována jako „nepředvídaná“, a tudíž jako „nehoda“ pro některé cestující, avšak nikoli pro jiné cestující.
- 36 Ostatně výklad pojmu „nehoda“, který je uveden v čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, v tom smyslu, že posouzení nepředvídané povahy dotčené události závisí pouze na tom, jak tuto událost vnímá dotyčný cestující, může nepřiměřeně rozšířit tento pojem na úkor leteckých dopravců. I když je pravda, že podle třetího pododstavce preambule Montrealské úmluvy se státy, které jsou smluvními stranami této úmluvy a uznávají „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, takový režim nicméně znamená, jak vyplývá z pátého pododstavce této preambule, že bude chráněno „spravedlivé vyvážení zájmů“, zejména zájmů leteckých dopravců a cestujících (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 36 a citovaná judikatura).
- 37 Pokud jde naproti tomu o hlavní požadavky na provoz dotyčného letadla, je třeba připomenout, že podle bodu 1.b přílohy IV nařízení č. 216/2008 musí být let proveden tak, aby se postupovalo podle provozních postupů pro přípravu a provedení letu specifikovaných v letové příručce nebo v případě potřeby v provozní příručce. Bod 4.a této přílohy mimoto uvádí, že letadlo musí být provozováno v souladu s jeho dokumentací o letové způsobilosti a všemi souvisejícími provozními postupy a omezeními, jak jsou uvedeny v jeho schválené letové příručce nebo rovnocenné dokumentaci, podle daného případu.
- 38 Kromě toho z bodu 4.c uvedené přílohy vyplývá, že let se nesmí zahájit ani se v něm nesmí pokračovat, pokud plánovaná výkonnost letadla, při zohlednění všech faktorů, které mají významný dopad na úroveň výkonnosti, neumožní provedení všech fází letu v rámci použitelných vzdáleností/oblastí a výšek nad překážkami při plánované provozní hmotnosti. Mezi faktory ovlivňující výkonnost, které značně ovlivňují mimo jiné přistání letadla, patří zvláště provozní postupy, jakož i velikost, sklon

a stav plochy vzletu/přistávací plochy. Podle bodu 4.c.1 téže přílohy se musí tyto faktory ovlivňující výkonnost zohlednit přímo jako provozní parametry nebo nepřímo prostřednictvím tolerance nebo rezervy, které mohou být použity při plánování výkonnostních údajů letadla.

- 39 Dodržování ustanovení připomenutých v bodech 37 a 38 tohoto rozsudku má zajistit přistání v souladu s použitelnými postupy a omezeními, které jsou uvedeny v letové příručce dotčeného letadla nebo jakékoliv rovnocenné dokumentaci o jeho letové způsobilosti, a při zohlednění technických pravidel a osvědčené praxe v oblasti provozu letadel, i kdyby toto přistání bylo některými cestujícími vnímáno jako tvrdší, než jaké čekali.
- 40 Přistání, které nepřekračuje omezení stanovená v postupech použitelných na dotčené letadlo, včetně stanovených tolerancí a rozpětí týkajících se faktorů ovlivňujících výkonnost, jež značně ovlivňují přistání, a které probíhá v souladu s těmito postupy a při zohlednění technických pravidel a osvědčené praxe v oblasti provozu letadel, nemůže být tudíž považováno za „nepředvídané“ v rámci posouzení podmínky, která je stanovena v čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy a týká se vzniku „nehody“.
- 41 V projednávaném případě je třeba uvést, že podle předkládajícího soudu je takové tvrdé přistání na letišti Saint-Gall/Altenrhein, o jaké se jedná ve sporu v původním řízení, bezpečnější z důvodu horské povahy prostředí, ve kterém se toto letiště nachází. Předkládající soud je rovněž toho názoru, že k přistání dotčenému v původním řízení došlo, aniž bylo možné konstatovat chybu pilota, neboť zapisovač letových údajů zaznamenal vertikální zatížení 1,8 g, což je hodnota nižší než maximální limit ve výši 2 g, kterým může být podle specifikací výrobce letadel zatížen podvozek a nosné konstrukční díly dotčeného letadla.
- 42 S výhradou ověření všech okolností přistání dotčeného ve sporu v původním řízení, které musí provést předkládající soud, přitom přistání, ke kterému došlo za podmínek uvedených v předchozím bodě, nemůže být považováno za nehodu ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, a tudíž nemůže založit odpovědnost leteckého dopravce podle tohoto ustanovení, a to bez ohledu na subjektivní vnímání, které může cestující mít stran tohoto přistání.
- 43 S ohledem na výše uvedené je třeba na položenou otázku odpovědět, že čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „nehoda“, který je uveden v tomto ustanovení, nezahrnuje přistání, ke kterému došlo v souladu s postupy a provozními omezeními použitelnými na dotčené letadlo, včetně stanovených tolerancí a rozpětí týkajících se faktorů ovlivňujících výkonnost, které značně ovlivňují přistání, a při zohlednění technických pravidel a osvědčené praxe v oblasti provozu letadel, i kdyby dotčený cestující vnímal toto přistání jako nepředvídanou událost.

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, která 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 pojem „nehoda“, který je uveden v tomto ustanovení, nezahrnuje přistání, ke kterému došlo v souladu s postupy a provozními omezeními použitelnými na dotčené letadlo, včetně stanovených tolerancí a rozpětí týkajících se faktorů

ovlivňujících výkonnost, které značně ovlivňují přistání, a při zohlednění technických pravidel a osvědčené praxe v oblasti provozu letadel, i kdyby dotýčný cestující vnímal toto přistání jako nepředvídanou událost.

Podpisy