



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 19. decembra 2019*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Montrealský dohovor – Článok 17 ods. 1 – Zodpovednosť leteckého dopravcu v prípade nehody – Pojem ‚nehoda‘ – Letiace lietadlo – Prevrátenie pohára s kávou položenou na stolíku sedadla – Telesné zranenia spôsobené cestujúcemu“

Vo veci C-532/18,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko) z 26. júna 2018 a doručený Súdnemu dvoru 14. augusta 2018, ktorý súvisí s konaním

GN, zastúpená zákonným zástupcom **HM**,

proti

ZU, správkyňa konkurznej podstaty spoločnosti Niki Luftfahrt GmbH,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

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

generálny advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

tajomník: M. Krausenböck, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 19. júna 2019,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- GN, zastúpená zákonným zástupcom HM, v zastúpení: G. Rössler, Rechtsanwalt,
- ZU, správkyňa konkurznej podstaty spoločnosti Niki Luftfahrt GmbH, v zastúpení: U. Reisch, Rechtsanwältin,
- francúzska vláda, v zastúpení: A.-L. Desjonquères a I. Cohen, splnomocnené zástupkyne,
- poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,
- Európska komisia, v zastúpení: G. Braun a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 26. septembra 2019,

* Jazyk konania: nemčina.

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 17 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého v Montreale 28. mája 1999, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, 2001, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491) (ďalej len „Montrealský dohovor“), ktorý pokiaľ ide o Európsku úniu nadobudol účinnosť 28. júna 2004.
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi GN, ktorú zastupuje zákonný zástupca HM, jej otec, a ZU, správkyňou konkurznej podstaty leteckej dopravnej spoločnosti Niki Luftfahrt, týkajúceho sa žaloby o náhradu škody, ktorú podala GN z dôvodu popálenín utrpенých počas letu prevádzkovaného spoločnosťou Niki Luftfahrt.

Právny rámec

Medzinárodné právo

- 3 V treťom odseku preambuly Montrealského dohovoru zmluvné štáty tohto dohovoru „uzn[ali] dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“.

- 4 Piaty odsek tejto preambuly uvádza:

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

- 5 Článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru stanovuje:

„Dopravca je zodpovedný za spôsobenú škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho iba vtedy, ak sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie, udiala na palube lietadla alebo v ktoromkoľvek štádiu nastupovania alebo vystupovania.“

- 6 Podľa znenia článku 20 Montrealského dohovoru:

„Ak dopravca preukáže, že škoda bola spôsobená úplne alebo čiastočne nedbanlivosťou alebo iným protiprávnym činom, alebo opomenutím osoby požadujúcej náhradu alebo osoby, od ktorej táto osoba odvodzuje svoje práva, dopravca bude úplne alebo čiastočne oslobodený od zodpovednosti voči nárokujúcej osobe v tom rozsahu, v akom táto nedbanlivosť alebo protiprávny čin alebo opomenutie spôsobili škodu. Ak v prípade smrti alebo zranenia cestujúceho požaduje náhradu osoba iná než cestujúci, dopravca bude tiež úplne alebo čiastočne oslobodený od zodpovednosti v tom rozsahu, v akom preukáže, že škoda bola spôsobená nedbanlivosťou alebo iným protiprávnym činom alebo opomenutím dotknutého cestujúceho. Tento článok sa použije na všetky ustanovenia o zodpovednosti v tomto dohovore vrátane článku 21 ods. 1“

- 7 Článok 21 Montrealského dohovoru stanovuje:

„1. V prípade škôd vzniknutých podľa článku 17 ods. 1 neprevyšujúcich 100 000 zvláštnych práv čerpania na každého cestujúceho, dopravca sa nebude môcť zbaviť svojej zodpovednosti ani ju obmedziť.“

2. Dopravca nie je zodpovedný za vzniknuté škody podľa článku 17 ods. 1 v rozsahu, v akom tieto škody prevyšujú na každého cestujúceho 100 000 zvláštnych práv čerpania, ak dopravca preukáže, že:

- a) takáto škoda nevznikla v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu, alebo opomenutia dopravcu alebo jeho pracovníkov alebo agentov, alebo
- b) takáto škoda vznikla výlučne v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu, alebo opomenutia tretej strany.“

8 Článok 29 Montrealského dohovoru stanovuje:

„Pri preprave cestujúcich, batožiny a nákladu môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená, či už na základe tohto dohovoru, alebo na základe zmluvy, alebo deliktu, alebo inak, za podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú ustanovené v tomto dohovore, bez ohľadu na to, kto sú osoby oprávnené podať žalobu a aké sú ich práva. V prípade takej žaloby nemožno získať náhradu trestnú, náhradu s prísnou pokutou alebo náhradu inej neodškodniteľnej škody.“

Právo Únie

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

10 Odôvodnenia 7 a 10 nariadenia č. 889/2002 stanovujú:

„(7) toto nariadenie a Montrealský dohovor posilňujú ochranu cestujúcich a ich rodinných príslušníkov [právnych nástupcov – *neoficiálny preklad*] a nemôžu sa interpretovať tak, aby znižovali ochranu vo vzťahu k súčasným právnym predpisom platným k dátumu prijatia tohto nariadenia.

...

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

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

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

12 Podľa článku 3 ods. 1 tohto nariadenia:

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

Skutkový stav sporu vo veci samej a prejudiciálna otázka

13 V roku 2015 GN, žalobkyňa, ktorá mala vtedy 6 rokov, cestovala na palube lietadla so svojim otcom HM, vedľa ktorého sedela. Tento let medzi Malorkou (Španielsko) a Viedňou (Rakúsko) prevádzkovala spoločnosť Niki Luftfahrt.

- 14 Počas letu bol HM servírovaný pohár horúcej kávy, ktorá sa po tom, čo bola položená na stolík nachádzajúci sa pred HM, vyliala na pravé stehno, ako aj hrudník GN, pričom jej spôsobila popáleniny druhého stupňa.
- 15 Nepodarilo sa určiť, či sa pohár s kávou prevrátil preto, lebo vyklápací stolík, na ktorom bol položený, bol pokazený, alebo v dôsledku otrasov lietadla.
- 16 Žalobkyňa, právne zastúpená svojím otcom, podala žalobu na základe článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, pričom žiadala, aby tento dopravca, teraz v konkurze, bol zaviazaný na náhradu škody, ktorá jej vznikla, vo výške odhadovanej na 8 500 eur.
- 17 Žalovaná uvádza, že z dôvodu, že nedošlo k nehode, jej zodpovednosť na základe uvedeného ustanovenia nemožno založiť. V skutočnosti k tomu, že sa pohár s kávou pošmykol a jeho obsah sa vylial, nevedla žiadna náhla a neočakávaná udalosť. Podľa jej názoru pojem „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru si vyžaduje, aby došlo k naplneniu rizika typického pre leteckú dopravu, čo je podmienka, ktorá nebola v danom prípade splnená.
- 18 Rozhodnutím z 15. decembra 2015 Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko) vyhovel návrhu žalobkyne na náhradu škody. Tento súd zastával názor, že škoda, ktorá vznikla GN, mala svoj pôvod v nehode spôsobenej neočakávanou udalosťou vyvolanou vonkajším zásahom.
- 19 Uvedený súd konštatoval, že došlo k naplneniu rizika typického pre leteckú dopravu, keďže lietadlo sa v rámci svojej prevádzky nakláňa pod rôznymi uhlami, ktoré môžu viesť k tomu, že predmety položené na vodorovný povrch v lietadle sa začnú kĺzať bez toho, aby bol potrebný nejaký osobitný manéver. Ten istý súd tiež konštatoval, že k zavineniu žalovanej nedošlo, keďže servírovanie horúcich nápojov bez krytu je všeobecne obvyklé a spoločensky primerané.
- 20 Rozsudkom z 30. augusta 2016 Oberlandesgericht Wien (Vyšší krajinský súd Viedeň, Rakúsko) zmenil rozsudok súdu prvého stupňa. Podľa tohto súdu sa článok 17 Montrealského dohovoru vzťahuje len na nehody spôsobené rizikom typickým pre leteckú dopravu a v prejednávanej veci sa to žalobkyňa nepodarilo preukázať. Za týchto okolností je zodpovednosť žalovanej vylúčená.
- 21 Žalobkyňa teda podala mimoriadny opravný prostriedok „Revision“ na Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko), ktorým sa domáhala určenia zodpovednosti dopravcu a dôvodnosti jej návrhu na náhradu škody.
- 22 Podľa vnútroštátneho súdu výklad článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru je sporný, pokiaľ ide o to, či pojem „nehoda“ v zmysle tohto ustanovenia je obmedzený na prípady, keď došlo k naplneniu rizika typického pre leteckú dopravu. Vnútroštátny súd v tejto súvislosti uvádza dva rôzne výkladové prístupy.
- 23 Podľa prvého prístupu sa pojem „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru vzťahuje len na situácie, v ktorých došlo k naplneniu rizika typického pre leteckú dopravu. Podľa tohto prístupu je potrebné, aby sa naplnilo riziko vyplývajúce z povahy lietadla, jeho stavu alebo prevádzky alebo tiež leteckého zariadenia používaného počas nastupovania alebo vystupovania. Preto by to malo za následok, že nehody, ako je nehoda vo veci samej, ktoré nijako nesúvisia s činnosťou leteckej dopravy a ktoré by mohli nastať za iných okolností, nemôžu viesť k vzniku zodpovednosti dopravcu, čo by bolo zámerom zmluvných štátov Montrealského dohovoru. Okrem toho dôkazné bremeno spočíva v takom prípade na osobe, ktorá sa dovoľáva škody. V danom prípade taký prípad vedie k zamietnutiu žaloby podanej žalobkyňou, pretože nebolo možné určiť príčinu nehody.
- 24 Naproti tomu podľa druhého prístupu sa pre vznik zodpovednosti dopravcu nevyžaduje, aby sa naplnilo riziko typické pre leteckú dopravu. Tento prístup je založený na znení článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ktorý takúto požiadavku neformuluje. Navyše pripustiť túto požiadavku by režim zodpovednosti zavedený v uvedenom ustanovení zbavilo jeho podstaty. V skutočnosti by totiž bola

vylúčená takmer akákoľvek škoda, pretože by mohla vzniknúť rovnako za iných okolností života. V každom prípade nie je dôvod obávať sa neobmedzenej zodpovednosti leteckého dopravcu v dôsledku takého prístupu, keďže dopravca môže byť zbavený svojej zodpovednosti v prípade spoluzavinenia poškodeného v súlade s článkom 20 Montrealského dohovoru.

- 25 V tejto súvislosti vnútroštátny súd spresňuje, že časť doktríny kvalifikuje prevrátenie teplých nápojov alebo jedál na telo cestujúceho ako „nehodu“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru. V danom prípade by tento prístup viedol k uznaniu zodpovednosti žalovanej.
- 26 Vnútroštátny súd ako „kompromisné riešenie“ zvažuje výklad článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, podľa ktorého bude zodpovednosť založená len na tej skutočnosti, že k nehode došlo na palube lietadla alebo pri používaní zariadení na nastupovanie a vystupovanie, bez toho, aby sa vyžadovalo naplnenie rizika typického pre leteckú dopravu, ale s tým, že letecký dopravca by znášal dôkazné bremeno neexistencie spojenia s prevádzkou alebo povahou lietadla s cieľom zbaviť sa tejto zodpovednosti. V danom prípade by takýto prístup takisto viedol k uznaniu zodpovednosti žalovanej, keďže príčinu nehody nebolo možné identifikovať.
- 27 Za týchto podmienok Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Ide o ‚nehodu‘ zakladajúcu zodpovednosť leteckého dopravcu v zmysle článku 17 ods. 1 [Montrealského dohovoru] v prípade, ak sa pohár s horúcou kávou položený na vyklápacom stolíku umiestnenom na prednom sedadle letiaceho lietadla z neznámej príčiny zošmykne a prevrhne, v dôsledku čoho utrpí cestujúci popáleniny?“

O prejudiciálnej otázke

- 28 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru má vykladať v tom zmysle, že pojem „nehoda“ v zmysle tohto ustanovenia sa vzťahuje na situáciu v ktorej predmet používaný na služby cestujúcim spôsobil cestujúcemu telesnú ujmu, bez toho aby bolo potrebné skúmať, či táto nehoda vyplýva z rizika typického pre leteckú dopravu.
- 29 Na úvod je potrebné spresniť, že v prípade zodpovednosti leteckých dopravcov pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave na území Únie nariadenie č. 2027/97, ktoré sa aplikuje vo veci samej, vykonáva príslušné ustanovenia Montrealského dohovoru. Konkrétne z článku 3 ods. 1 tohto nariadenia vyplýva, že zodpovednosť leteckých dopravcov Únie za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. mája 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 18).
- 30 Je potrebné spresniť, že Montrealský dohovor, účinný vo vzťahu k Únii od 28. júna 2004, je od tohto dátumu neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Únie a v dôsledku toho má Súdny dvor právomoc rozhodovať o prejudiciálnych otázkach týkajúcich sa jeho výkladu (rozsudok z 12. apríla 2018, *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, body 19 a 20, ako aj citovaná judikatúra).
- 31 Článok 31 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z 23. mája 1969 (*Zbierka zmlúv Spojených národov*, zv. 1155, s. 331), ktorý kodifikuje všeobecné medzinárodné právo, ktoré je pre Úniu záväzná, v tejto súvislosti spresňuje, že zmluva sa má vykladať dobromyseľne, v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v zmluve v ich celkovej súvislosti, a takisto s prihliadnutím na predmet a účel zmluvy (rozsudok z 12. apríla 2018, *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, bod 21 a citovaná judikatúra).

- 32 Okrem toho Súdny dvor už rozhodol, že pojmy obsiahnuté v Montrealskom dohovore sa majú vykladať jednotne a autonómne, čiže Súdny dvor by nemal tieto pojmy vykladať v rámci prejudiciálneho konania so zreteľom na ich rôzne významy uvedené vo vnútroštátnych právnych poriadkoch členských štátov Únie, ale podľa výkladových pravidiel všeobecného medzinárodného práva, ktoré sú pre Úniu záväzné (rozsudok zo 7. novembra 2019, Guaitoli a i., C-213/18, EU:C:2019:927, bod 47).
- 33 V danom prípade zo znenia článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru vyplýva, že na vznik zodpovednosti dopravcu musí byť skutočnosť, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie cestujúceho, kvalifikovaná ako „nehoda“ a musí sa udiať na palube lietadla alebo v ktoromkoľvek štádiu nastupovania alebo vystupovania.
- 34 Keďže pojem „nehoda“ nie je v Montrealskom dohovore predmetom žiadnej definície, treba ho vykladať v obvyklom význame tohto pojmu v kontexte, do ktorého patrí, a vzhľadom na predmet tohto dohovoru, ako aj cieľ, ktorý sleduje.
- 35 Obvyklý význam, ktorý sa dáva pojmu „nehoda“, sa chápe ako neočakávaná neúmyselná poškodzujúca udalosť.
- 36 Podľa tretieho odseku preambuly Montrealského dohovoru sa štáty, ktoré sú zmluvnými stranami tohto dohovoru, uznávajúce „dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“ rozhodli stanoviť režim objektívnej zodpovednosti leteckých dopravcov. Takýto režim však znamená, ako vyplýva z piateho odseku preambuly Montrealského dohovoru, že sa má zachovať „spravodlivé vyváženie záujmov“, najmä pokiaľ ide o záujmy leteckých dopravcov a cestujúcich (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 6. mája 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, body 31 a 33, ako aj z 22. novembra 2012, Espada Sánchez a i., C-410/11, EU:C:2012:747, body 29 a 30).
- 37 V tejto súvislosti z prípravných prác, ktoré viedli k prijatiu Montrealského dohovoru, vyplýva, že pojem „nehoda“ zmluvné strany uprednostnili pred pojmom „udalosť“ navrhovaným v pôvodnom návrhu (pozri najmä stanovisko, ktoré predložila *International Union of Aviation Insurers*, DCW Doc No.28, 13. mája 1999, ako aj správu *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Dôvodom toho je skutočnosť, že pojem „udalosť“ bol považovaný za príliš široký, zahŕňajúci všetky okolnosti, a mohol mať za následok príliš veľa sporov.
- 38 Naopak, po zmene použitia tohto pojmu bolo rozhodnuté zrušiť poslednú vetu článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ktorý stanovoval, že dopravca nie je zodpovedný, ak smrť alebo telesná ujma vyplývali zo zdravotného stavu cestujúceho. V podstate sa totiž konštatovalo, že zachovanie takého oslobodenia od zodpovednosti by narušilo rovnováhu prítomných záujmov v neprospech cestujúceho a že v každom prípade tento dohovor už uvádzal všeobecné ustanovenie o oslobodení od zodpovednosti v jeho článku 20.
- 39 To je dôvod, pre ktorý s cieľom zachovať takú rovnováhu, Montrealský dohovor za určitých predpokladov stanovuje oslobodenie dopravcu od zodpovednosti alebo obmedzuje povinnosť náhrady škody, ktorá je mu uložená. Článok 20 tohto dohovoru totiž uvádza, že v prípadoch, ak dopravca preukáže, že škoda bola spôsobená úplne alebo čiastočne nedbanlivosťou alebo iným protiprávnym činom, alebo opomenutím cestujúceho, dopravca je úplne alebo čiastočne oslobodený od jeho zodpovednosti voči tomuto cestujúcemu. Okrem toho z článku 21 ods. 1 uvedeného dohovoru vyplýva, že letecký dopravca nemôže vylúčiť ani obmedziť svoju zodpovednosť za škody uvedené v článku 17 ods. 1 tohto istého dohovoru, ak tieto škody neprevyšujú určitú hranicu náhrady škody. Len nad touto hranicou môže letecký dopravca vylúčiť svoju zodpovednosť podľa odseku 2 tohto článku 21, ak preukáže, že škoda nebola spôsobená jeho zavinením alebo že bola spôsobená výlučne zavinením tretích osôb.

- 40 Tieto obmedzenia umožňujú cestujúcim, aby boli odškodnení jednoducho a rýchlo bez toho, aby sa leteckým dopravcom ukladalo veľmi ťažké bremeno náhrad, ktoré možno len zložito určiť a vypočítať, a ktoré by mohlo ohroziť, alebo dokonca ochromiť ich hospodársku činnosť (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 6. mája 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, body 34 až 36, ako aj z 22. novembra 2012, *Espada Sánchez a i.*, C-410/11, EU:C:2012:747, bod 30).
- 41 Z toho vyplýva, že ako to poznamenal generálny advokát v bode 60 svojich návrhov, podriadiť zodpovednosť dopravcu podmienke, že škoda je spôsobená naplnením rizika typického pre leteckú dopravu, alebo tým, že existuje spojenie medzi „nehodou“ a prevádzkou alebo pohybom lietadla, nie je v súlade ani s obvyklým významom pojmu „nehoda“ uvedeného v článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ani s cieľmi, ktoré tento dohovor sleduje.
- 42 Okrem toho obmedzenie povinnosti náhrady škody uloženej leteckým dopravcom len na nehody spojené s rizikom typickým pre leteckú dopravu, aby sa predišlo, že sa im uloží nadmerné bremeno náhrady škody, nie je potrebné. Ako totiž vyplýva z bodu 39 tohto rozsudku, títo dopravcovia môžu vylúčiť alebo obmedziť svoju zodpovednosť.
- 43 Za týchto okolností treba na položenú otázku odpovedať, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „nehoda“ v zmysle tohto ustanovenia sa vzťahuje na všetky situácie, ku ktorým dôjde na palube lietadla, v ktorých predmet používaný na služby cestujúcim spôsobil cestujúcemu telesnú ujmu, bez toho, aby bolo potrebné skúmať, či tieto situácie vyplývajú z rizika typického pre leteckú dopravu.

O trovách

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

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

Článok 17 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého v Montreale 28. mája 1999, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001, sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „nehoda“ v zmysle tohto ustanovenia sa vzťahuje na všetky situácie, ku ktorým dôjde na palube lietadla, v ktorých predmet používaný na služby cestujúcim spôsobil cestujúcemu telesnú ujmu, bez toho, aby bolo potrebné skúmať, či tieto situácie vyplývajú z rizika typického pre leteckú dopravu.

Podpisy