

Věc C-589/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**Datum doručení:**

10. listopadu 2020

Předkládající soud:

Landesgericht Korneuburg (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

15. září 2020

Žalobkyně a navrhovatelka v odvolacím řízení:

JR

Žalovaná a odpůrkyně v odvolacím řízení:

Austrian Airlines AG

RAKOUSKÁ REPUBLIKA

Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) [*omissis*]

Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) jakožto odvolací soud přijal [*omissis*] ve věci žalobkyně JR [*omissis*] proti žalované **Austrian Airlines AG** [*omissis*], Vídeň letiště [*omissis*], týkající se částky 4 675,- eur plus příslušenství na základě odvolání žalobkyně proti rozsudku Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu) ze dne 15. března 2020 [*omissis*] na neveřejném zasedání toto

usnesení:

I. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládají následující **předběžné otázky**:

Musí být čl. 17 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, která byla Evropským společenstvím podepsána dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 vykládán v tom

smyslu, že pojem „nehoda“ ve smyslu tohoto ustanovení zahrnuje také situaci, kdy cestující při výstupu z letadla v poslední třetině mobilních schodů - bez zjiitelného důvodu - upadne a přitom se zraní, přičemž zranění nebylo způsobeno předmětem používaným k poskytnutí služby cestujícím ve smyslu rozsudku Soudního dvora Evropské unie ze dne 19. prosince 2019, C-532/18, a schody nevykazovaly žádnou vadu, zejména nebyly kluzké?

2. Musí být článek 20 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, která byla Evropským společenstvím podepsána dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce je v plném rozsahu zproštěn případné odpovědnosti, pokud se jedná o okolnosti popsané v bodě 1 a cestující se v okamžiku pádu nepřidržel zábradlí schodů?

II [*omissis*] [přerušeni]

Odůvodnění

Žalobkyně uzavřela s žalovanou smlouvu o letecké dopravě. Dne 30. května 2019 letěla společně se svým manželem AK a jejich dvouletým synem [*omissis*] ze Soluně do Vídně. Let provozovala žalovaná.

Při výstupu žalobkyně se svou rodinou čekala a nechala vystoupit nejprve ostatní cestující. Patřila mezi poslední cestující, kteří letadlo opouštěli. K výstupu byly k zadní a k přední části letadla přistaveny mobilní schody. Žalobkyně se svou rodinou použila k výstupu schody v přední části letadla. Tyto schody před nimi použilo k výstupu zhruba 60 cestujících. Z těchto 60 cestujících nikdo neuklouzl a nikdo si ani nestěžoval na kluzké místo na schodech.

Schody přistavené na přední straně byly kovové a nebyly zastřešeny. Nášlapné plochy byly vyrobeny z rýhovaného plechu a byly dostatečně široké k tomu, aby po nich mohly sestupovat dvě osoby. Na každé straně schodů se nacházelo zábradlí. Schody byly v bezchybném stavu a nevykazovaly žádné vady či poškození. Nášlapné plochy byly vlhké, protože předtím pršelo, nebyly však kluzké. V okamžiku výstupu nepršelo. Nášlapné plochy nebyly znečištěny olejem, mazlavé nebo nějaký způsobem velkoplošně znečištěné. Pouze na posledních třech schodech se nacházela jednotlivá, bodová znečištění neznámé konzistence. Nebylo zjištěno, že by na nášlapných plochách bylo nalepeno lepidlo, ani že by tato malá znečištění byla kluzká. Díky rýhovanému povrchu jsou nášlapné plochy velmi odolné proti uklouznutí. Na letišti Vídeň-Schwechat jsou takovéto schody používány neustále. Zastřešené schody nejsou na letišti Vídeň-Schwechat k dispozici. Jedná se o vybavení, které je certifikované a má osvědčení TÜV.

Při vystupování šel nejprve AK a v každé ruce držel příruční zavazadlo s kolečky. Žalobkyně držela ve své pravé ruce svou kabelku a syna vzala levou rukou do náruče. AK ve spodní třetině schodů téměř upadl, podařilo se mu však pádu zabránit. Žalobkyně tuto situaci sledovala, následně však na stejném místě, na

němž téměř upadl její manžel, sama upadla a levým předloktím narazila na hranu schodů. AK ani žalobkyně nepoužili zábradlí. Žalobkyně utrpěla při pádu zlomeninu levého předloktí a hematom na hýždích. Nepařilo se zjistit, proč došlo k pádu žalobkyně.

Žalobkyně požaduje zaplacení částky ve výši 4 675,- s připočtením 4% úroku od 10. srpna 2019, což odůvodňuje zejména tím, že schody byly tak hladké, že již její manžel předtím uklouzl a spadl několik schodů dolů, nezranil se však. Ona tuto situaci zaznamenala a proto vzala svého dvouletého syna do náruče, aby neuklouzl. Po schodech proto sestupovala velmi opatrně. Přesto uklouzla ve stejné výšce resp. na stejném schodu, na němž předtím uklouzl již její manžel. Schody, které poskytla žalovaná, tak v žádném případě nebyly v souladu se smluvní povinností žalované zajistit ochranu cestujících a nezbytnou bezpečnost provozu, neboť i přes mimořádnou opatrnost došlo k předmětnému uklouznutí. Žalovaná ani přesto, že panovalo vlhké počasí s mrholením, nepřistavila zastřešené schody, které již vzhledem k vlhkosti představovaly zvýšené riziko uklouznutí. Navíc schod, na němž uklouzla, byl znečištěný olejem/mazlavý. Při uzavření přepravní smlouvy vzniká vedlejší smluvní povinnost provozovatele dopravního prostředku zajistit bezpečnost hostů a jejich tělesnou integritu. Podle ustálené judikatury se dotčené povinnosti ochrany a péče týkají také udržování přístupových cest k dopravním prostředkům v takovém stavu, který umožňuje jejich bezpečné používání cestujícími. Žalovaná tyto povinnosti nesplnila. Obvyklým standardem při vystupování z letadla na volnou plochu je přistavení zastřešených výstupních schodů, které v žádném případě nesmí být znečištěny olejem nebo být kluzké. Žalovaná proto z jakéhokoliv myslitelného právního důvodu odpovídá za vzniklou škodu a podle § 1298 (rakouského) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (všeobecný občanský zákoník, dále jen „ABGB“) musí prokázat jí tvrzené nezavinění. Žalobkyně požaduje přiměřené bolestné ve výši 3 500,- eur, náhradu výdajů na výpomoc v domácnosti v rozsahu celkem 75 hodin po 15,- eur, tedy 1 125,- eur a 50,- eur jako diety.

Žalovaná popírá tento žalobní návrh, navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta, a tvrdí, že nášlapné plochy schodů jsou opatřeny otvory resp. rýhami, což umožňuje rychlý odtok případně vody a nášlapné plochy jsou díky tomu téměř ihned suché. Používání takovýchto schodů snižuje nebezpečí uklouznutí. Schody i nášlapné plochy se nacházely v bezvadném technickém stavu a nebyly ani hladké. Porušení smluvních povinností a povinnosti řádné péče, ani deliktní odpovědnost ji nelze klást za vinu. Žalovaná - ani letiště Vídeň - nejednaly zaviněně ani protiprávně. Od žalobkyně bylo každopádně možno očekávat, zejména jestliže si již dříve povšimla, že její manžel předtím téměř upadl, že použije zábradlí. Nelze vyloučit, že k pádu došlo právě proto, že za ruku nebo na ruce měla svého syna. Žalovaná neporušila ani žádné vedlejší smluvní povinnosti. Žalobkyně mohla schody použít bezpečně. Žalobkyně se navzdory pokynu a doporučení lékaře nepodrobila okamžitému dalšímu ošetření v blízké nemocnici. Místo toho jela zpět do Lince, kde se zjevně nechala ošetřit až pozdě večer dne 30. května 2019. Nelze vyloučit, že opožděné ošetření vedlo k tomu, že se zranění žalobkyně zhoršilo nebo vzniklo v tvrzené intenzitě. Žalobkyně tak porušila svou povinnost zmírnění škody.

Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu) příslušný jako soud prvního stupně zamítl žalobní návrh napadeným **rozsudkem** v plném rozsahu. Na základě výše popsaných skutkových okolností dospěl v právním ohledu k závěru, že podle § 1295 odst. 1 ABGB by protiprávnost mohla vyplývat z porušení smluvní nebo deliktní povinnosti. Pro zjištění smluvních povinností je relevantní konkrétní ujednání. Protiprávní je porušení jak hlavních, tak i vedlejších povinností (ochrana, péče, poučení). Uzavřením smlouvy o letecké přepravě vzniká leteckému dopravci smluvní povinnost zajistit bezpečnost cestujících. Tato vedlejší smluvní povinnost zahrnuje také zajištění bezpečného nástupu do letadla a výstupu z něj. Povinnost zajištění bezpečnosti provozu však nemůže být podle ustálené judikatury rozšířena takovým způsobem, že se z ní stane odpovědnost, která není závislá na zavinění a není stanovena v zákoně. Osoba, která je povinna zajistit bezpečnost, musí proto přijmout pouze taková opatření, které od ní lze podle obecného mínění požadovat. Použitím velmi neklouzavých povrchů je každopádně dostatečně zajištěno, aby nedocházelo ke zraněním účastníků provozu. Poskytnutí zastřešených schodů nelze vyžadovat. Žalovaná proto svou povinnost zajištění bezpečnosti provozu neporušila. Nehledě na to je od každého chodce požadováno, aby se díval pod nohy. Poté, co žalobkyně před svým pádem sledovala, že její manžel na tomto místě téměř upadl, zjevně nepřijala žádná opatření, aby zamezila vlastnímu pádu. Bylo možno od ní spravedlivě požadovat, aby se při sestupování zastavila a použila zábradlí. Také mohla požádat o pomoc svého manžela. Skutečnost, že nepoužila zábradlí, ačkoliv si již byla vědoma nebezpečí, lze posuzovat jako převažující vlastní zavinění.

Proti tomuto rozsudku podala žalobkyně **odvolání** k předkládajícímu soudu, v němž navrhla, aby napadený rozsudek byl změněn v tom smyslu, že se žalobnímu návrhu v plném rozsahu vyhovuje. Žalobkyně v odvolání v zásadě argumentuje, že odpovědnost žalované vyplývá již ze skutečnosti, že nepoužila zastřešené schody. Nepředložila důkaz, který by potvrdil neexistenci její odpovědnosti. Žalobkyně tvrdí, že nemusela počítat s tím, že schody jsou tak kluzké, že spadne i při velmi opatrné chůzi. Neexistuje proto důvod pro domněnku spoluzavinění.

Žalovaná ve své **odpovědi na odvolání** v zásadě oponuje, že poskytnutí zastřešeného schodiště nelze od žalované požadovat. Použitím nezastřešených schodů žalovaná neporušila svou povinnost zajištění bezpečnosti provozu. Rozsah povinnosti zajištění bezpečnosti provozu nesmí být rozšiřován, nýbrž zúžen na jeho přijatelnou míru.

Předkládající soud má jakožto **odvolací soud** rozhodnout ve druhém a posledním stupni o nárocích žalobkyně.

[procesněprávní aspekty] [omissis] [omissis]

[omissis]

K **předběžným otázkám** je nejprve nutno poukázat na skutečnost, že jak soud v prvním stupni, tak i smluvní strany v projednávané věci přehlédli, že odpovědnost

žalované musí být posuzována podle Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva, dále jen „MÚ“). Použitelnost této úmluvy vyplývá z toho, že místo odeslání a místo určení letu se nacházely v různých smluvních státech (Řecko, Rakousko), jedná se tedy o mezinárodní leteckou dopravu ve smyslu článku 1 Montrealské úmluvy.

Montrealská úmluva byla Evropským společenstvím podepsána dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001. Je (tedy) nedílnou součástí právního řádu Unie, a proto je Soudní dvůr Evropské unie povolán k tomu, aby v rámci řízení o předběžné otázce rozhodl o jejím výkladu (rozsudek Soudního dvora ve věci C-6/14, bod 33; [omissis]).

K první otázce:

Podle čl. 17 odst. 1 MÚ odpovídá dopravce 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.

Podle tohoto ustanovení dopravce odpovídá do výše horní hranice odpovědnosti podle čl. 21 odst. 1 MÚ – které projednávaný žalobní návrh nedosahuje – a to bez ohledu na své zavinění, přičemž se odpovědnosti může zprostit pouze námitkou spoluzavinění podle článku 20 MÚ.

Podmínkou odpovědnosti podle čl. 17 odst. 1 MÚ je osobní škoda (smrt nebo tělesné zranění) způsobená „nehodou“; událost nehody musí být pro škodu *conditio sine qua non*. Podle znění úmluvy je tedy rozhodující existence „nehody“. Montrealská úmluva ani starší Varšavská úmluva (VÚ) definici tohoto pojmu neobsahují. Podle judikatury vypracované k Varšavské úmluvě se přitom jedná o náhlou událost vyvolanou vnějším vlivem, v jejímž důsledku je cestující usmrčen nebo zraněn. Dotčená osoba utrpí škodu, kterou sama neočekávala [omissis].

V projednávané věci utrpěla žalobkyně tělesné zranění, neboť při vystupování ve spodní třetině mobilních výstupních schodů při bezvadném stavu schodů z nezjistitelné příčiny upadla. Je sporné, zda lze tuto událost shrnout do pojmu „nehody“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 MÚ.

Soudní dvůr Evropské unie ve svém rozhodnutí ze dne 19. prosince 2019 ve věci C-532/18 uvádí:

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.

Obvyklý význam pojmu „nehoda“ je chápán jako nepředvídaná neúmyslná škodná událost.

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. 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 leteckým dopravcům bude uloženo nadměrné břemeno náhrady škody. Tito dopravci se totiž mohou své odpovědnosti zprostit nebo ji omezit (body 34, 35, 41 a 42). Soudní dvůr Evropské unie v tomto rozhodnutí celkově dospěl k závěru, že se pojem „nehoda“ ve smyslu tohoto ustanovení (čl. 17 odst. 1 MÚ) vztahuje na všechny situace nastalé na palubě letadla, kdy předmět používaný pro poskytnutí služby cestujícím způsobil cestujícímu zranění, aniž je nutno zjišťovat, zda jsou tyto situace důsledkem rizika spojeného s leteckou dopravou.

Podle ustanovení čl. 17 odst. 1 MÚ citovaného výše to tedy musí platit také na situace, k nimž - jako v projednávané věci - došlo při nástupu do letadla nebo výstupu z něj.

Skutkový stav projednávané věci se však odlišuje od skutkového stavu, na němž se zakládalo rozhodnutí ve věci C-532/18, v tom, že k pádu a tedy zranění žalobkyně v projednávané věci nedošlo předmětem používaným pro poskytnutí služby cestujícím a na straně žalované neexistují ani žádné jiné důvody, na jejichž základě by jí byla přisuzována odpovědnost - zejména vadný stav schodů nebo porušení povinnosti řádné péče a zajištění bezpečnosti provozu.

K druhé otázce:

Článek 20 MÚ 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.

V projednávané věci se žalobkyně, ačkoliv sledovala, jak její manžel „téměř upadl“, nepřidržovala připraveného zábradlí. Při pádu se proto nemohla zachytit. Žalobkyně tak sama minimálně přispěla k tomu, že upadla. S ohledem na skutečnost, že se schody nacházely v bezvadném stavu - nevykazovaly tedy poškození či vady a ani nebyly kluzké - a zranění žalobkyně nebylo ani způsobeno předmětem používaným pro poskytnutí služby cestujícím, a tedy (nehledě na skutečnost, že k pádu došlo při výstupu z letadla) neexistují důvody pro přičtení odpovědnosti žalované resp. tyto důvody byly v porovnání se spoluzaviněním žalované pouze podružné, vyvstává dále otázka, zda spoluzaviněním žalobkyně je případná odpovědnost žalované, již nelze připsat k tíži žádná jednání porušující povinnost řádné péče nebo povinnost zajištění bezpečnosti provozu, podle čl. 17 odst. 1 MÚ ustoupila do pozadí do té míry, že tato odpovědnost odpadne.

Vzhledem k tomu, že tyto otázky - podle zjištění předkládajícího soudu - dosud nebyly v judikatuře Soudního dvora Evropské unie s konečnou platností vyjasněny, bylo nutno předložit je Soudnímu dvoru k rozhodnutí.

[*omissis*]

PRACOVNÍ DOKUMENT