

# Anonymizované znenie

Preklad

C-532/18 – 1

Vec C-532/18

## Návrh na začatie prejudiciálneho konania

### Dátum podania:

14. august 2018

### Vnútroštátny súd:

Oberster Gerichtshof

### Dátum vnútroštátneho rozhodnutia:

26. jún 2018

### Žalobkyňa:

GN, zastúpená otcom HM

### Žalovaná:

ZU ako správkyňa konkurznej podstaty spoločnosti Niki Luftfahrt GmbH

---

**RAKÚSKA REPUBLIKA****OBERSTER GERICHTSHOF (NAJVYŠŠÍ SÚD)**

[omissis]

Najvyšší súd (Rakúsko) ako súd rozhodujúci o mimoriadnom opravnom prostriedku „Revision“ [omissis] v právnej veci žalobkyne GN, zastúpenej otcom HM, [omissis] proti žalovanej ZU, ako správkyne konkurznej podstaty spoločnosti NIKI Luftfahrt GmbH, Viedeň 3, [omissis] o zaplatenie 8 500 eur s príslušenstvom a rozhodnutie (hodnota sporu 16 000 eur) o mimoriadnom opravnom prostriedku „Revision“ žalobkyne proti rozsudku Oberlandesgericht Wien (Vyšší krajský súd Viedeň, Rakúsko) ako odvolacieho súdu z 30. augusta 2016, [omissis], ktorým bol zmenený medzitýmny a čiastkový rozsudok Landesgericht Korneuburg (Krajský súd Korneuburg, Rakúsko) z 15. decembra 2015 [omissis] prijal toto

## Uznesenie:

I. Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ predkladá nasledovná otázka na rozhodnutie v prejudiciálnom konaní:

Zakladá „nehoda“ v zmysle článku 17 ods. 1 *dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, ktorý bol na základe článku 300 ods. 2 ES uzavretý dňa 9. decembra 1999 v Montreale Európskym spoločenstvom a schválený v jeho mene rozhodnutím 2001/539/ES Rady z 5. apríla 2001 (ďalej len „Montrealský dohovor“ alebo „MD“)* (Ú. v. ES L 194, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491) zodpovednosť dopravcu v prípade, ak sa pohár s horúcou kávou položený na vyklápacom stole umiestnenom na prednom sedadle z neznámej príčiny zošmykne a prevrhne, v dôsledku čoho utrpí pasažier popáleniny?

II. Konanie sa až do doručenia rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie [omissis] prerušuje.

## Odôvodnenie:

1. Skutkový stav:

Vtedy šesťročná žalobkyňa letela v auguste 2015 spolu so svojou rodinou lietadlom dnes už skrachovanej žalovanej leteckej spoločnosti z Malorky do Viedne. Približne hodinu po štarte servirovala letuška nápoje. V tomto okamihu sedela žalobkyňa na sedadle pri okne a naklonila sa (prehnutá cez opierku vedľajšieho sedadla jej otca) v oblasti pása a vrchnej časti trupu otca. Otec žalobkyne prevzal pohár pomarančového džúsu, ako aj papierový pohár (bez vrchného krytu) s čerstvo uvarenou a horúcou kávou, ktorý položil na vyklápací stôl umiestnený na prednom sedadle. Následne si ešte vypýtal mlieko. V tej chvíli

letuška zbadala, že sa pohár s kávou začal šmýkať. Upozornila na to otca, ten však už nemohol zabrániť tomu, že sa pohár prevrátil a vylial na stehno a prsia žalobkyne. Žalobkyňa v dôsledku toho utrpela vpredu na prsiach a na ľavej strane strednej časti tela obareniny druhého stupňa v celkovom rozsahu asi 2 až 4 % povrchu tela. Nepodarilo sa určiť, že vyklápací stôl bol pokazený a od počiatku stál šikmo, ani to, že pohár s kávou sa zošmykol v dôsledku otrasov lietadla.

## 2. Podania a návrhy strán:

Žalobkyňa si v konaní pokračujúcom po prerušení rozhodnutom v dôsledku vyhlásenia konkurzu voči správkyni konkurznej podstaty pôvodne žalovanej leteckej spoločnosti uplatňuje bolestné a náhradu škody v dôsledku telesnej ujmy v celkovej výške 8 500 eur pri exekúcii nároku na poistné krytie voči povinnému leteckému poisteniu leteckej spoločnosti, ako aj určenia zodpovednosti za budúce následky nehody. Žalobkyňa zodpovedá podľa článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru (MD). Podľa neho má dopravca nahradiť škodu, ktorá vznikne v dôsledku toho, že počas letu došlo v dôsledku nehody k usmrteniu, alebo telesnému zraneniu cestujúceho.

Žalovaná namieta, že zodpovednosť podľa článku 17 MD nevznikla z dôvodu neexistencie nehody, keďže žiadna náhla a neočakávaná udalosť nevedla k zošmyknutiu pohára s kávou a vyliatiu kávy. Ak by aj napriek tomu k nehode došlo, táto nebola spôsobená žalovanou, resp. jej zamestnancami. V každom prípade nedošlo k naplneniu žiadneho rizika typického pre leteckú dopravu.

Námietka spoluzavinenia žalobkyne pôvodne vznesená žalovanou nie je ďalej predmetom konania.

## 3. Doterajšie konanie:

Súd prvého stupňa určil, že žiadosť o zaplatenie je z hmotnoprávneho hľadiska oprávnená. Okolnosť, že sa pohár prevrhol a horúca tekutina sa vyliala na žalobkyňu, sa má posudzovať ako nehoda v zmysle článku 17 MD, keďže tá je dôsledkom neobvyklej, zvonka vyplývajúcej udalosti. Zároveň pritom došlo k naplneniu rizika typického pre prepravu lietadlom, keďže lietadlo vykazuje z prevádzkových dôvodov rôzne tendencie, ktoré (vo všeobecnosti) môžu viesť k tomu, že predmety odložené na vodorovnej ploche v lietadle sa začali sklzávať bez toho, aby bol na to potrebný nejaký osobitný letecký manéver. K zavineniu žalovanej nedošlo, keďže servírovanie horúcich nápojov bez krytu je všeobecne obvyklé a spoločensky primerané.

Odvolací súd žalobu zamietol. Pod článok 17 ods. 1 MD spadajú len také nehody, ktoré sú vyvolané rizikovou situáciou typickou pre leteckú dopravu. Dôkazné bremeno leží v takom prípade na strane žalobkyne. Keďže príčinu prevrhnutia pohára nebolo možné objasniť, toto dôkazné bremeno neuniesla. Zodpovednosť žalovanej podľa článku 17 ods. 1 MD je preto vylúčená.

Proti tomu podala žalobkyňa mimoriadny opravný prostriedok „Revision“ s návrhom, aby bol prvostupňový rozsudok obnovený.

#### 4. Právne základy:

4.1. Zodpovednosť žalovanej sa má posudzovať podľa *Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu* (ďalej len „Montrealský dohovor“ alebo „MD“). Uplatniteľnosť tohto Dohovoru vyplýva z toho, že miesto odletu a miesto určenia letu sa nachádzali v rozličných zmluvných štátoch (Španielsko, Rakúsko), takže v zmysle článku 1 MD ide o medzinárodnú dopravu.

4.2. Montrealský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu bol uzavretý dňa 9. decembra 1999 Európskym spoločenstvom a schválený v jeho mene rozhodnutím 2001/539/ES Rady z 5. apríla 2001. Je preto integrálnou súčasťou právneho poriadku Únie, v dôsledku čoho sa Súdny dvor Európskej únie v konaní o prejudiciálnom návrhu žiada, aby rozhodol o jeho výklade (rozsudok SDEÚ z 24. februára 2015, Wucher Helicopter GmbH, C-6/14, EU:C:2015:122, bod 33 s ďalšími dôkazmi).

4.3. Sporný je výklad článku 17 ods. 1 MD:

*Dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho iba v prípade, keď sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie udiala na palube lietadla alebo ak nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania.*

Podľa tohto ustanovenia je dopravca zodpovedný až do výšky hornej hranice zodpovednosti podľa článku 21 ods. 1 MD – ktorá v tejto žalobe nebola dosiahnutá – bez ohľadu na jeho zavinenie, pričom voči jeho zodpovednosti možno namietat' len – v tomto prípade už irelevantnú – námietku spoluzavinenia podľa článku 20 MD.

#### 5. Odôvodnenie návrhu:

5.1. Predpokladom zodpovednosti podľa článku 17 ods. 1 MD je osobná škoda spôsobená „nehodou“ (smrť alebo telesné zranenie); škodová udalosť musí byť pre vznik škody *conditio sine qua non* [*omissis*]. Rozhodujúca je preto podľa znenia Dohovoru existencia „nehody“.

Ani MD ani starší Varšavský dohovor (ďalej len „VD“) neobsahujú definíciu tohto pojmu. Podľa judikatúry vytvorenej k Varšavskému dohovoru pritom ide o náhlu udalosť vyvolanú vonkajším podnetom, v dôsledku ktorej dôjde k usmrteniu alebo zraneniu cestujúceho. Dotknutá osoba utrpí škodu, ktorú sama neočakávala [*omissis*].

5.2. V danom prípade došlo k telesnému zraneniu žalobkyne, pretože sa počas letu z dôvodu, ktorý nebolo možné určiť, zošmykol pohár s horúcou kávou, ktorý si odložila. Každopádne v tom spočíva podľa názoru vnútroštátneho súdu náhla

udalosť vyvolaná vonkajším podnetom, v dôsledku ktorej žalovaná utrpela neočakávanú škodu. To hovorí v prospech uplatniteľnosti článku 17 ods. 1 MD.

5.3. Sporné však je, či sa pojem nehody a tým aj zodpovednosti má obmedzovať na prípady, v ktorých sa naplnilo riziko, ktoré je typické pre prepravu lietadlom.

5.3.1. Stanovisko takejto (dodatočnej) požiadavky zastáva prevažná väčšina nemeckej právnej vedy a judikatúry [omissis]. Aj podľa tohto názoru nemusí ísť o riziká a nebezpečenstvá, ktoré sú jedinečné a nemôžu sa vyskytovať v žiadnej inej oblasti ako v leteckej preprave; v každom prípade stačí, keď sa naplní riziko, ktoré vyplýva z typickej vlastnosti alebo stavu lietadla alebo leteckotechnického zariadenia používaného pri nástupe alebo výstupe [omissis]. Rovnako ako vlastnosť alebo stav lietadla bude zrejme posudzovaná aj jeho prevádzka (ako napr. dôsledky zmien vyplývajúcich z rýchlosti alebo výšky). Ako odôvodnenie sa uvádza, že prenos všeobecného rizika, ktoré každý človek vo svojom živote znáša, na leteckého dopravcu nemôže byť žiaduce a ani to nebolo zámerom štátov zúčastňujúcich sa na MD [omissis].

Tento názor tak vedie k značnej právnej neistote. Nemecký Bundesgerichtshof (Najvyšší súdny dvor) [omissis] síce (už viac) nepožaduje, aby sa naplnilo riziko vznikajúce výlučne v oblasti leteckej dopravy, stačí, ak existuje súvislosť s rizikom. Vzniká tu však otázka dôkazného bremena: Podľa všeobecných zásad má každá strana povinnosť preukázať skutočnosti, ktoré sú v prospech jej právneho stanoviska. V tom zmysle by dôkazné bremeno preukazovania naplnenia nebezpečenstva typického pre prepravu lietadlom znášal poškodený. V danom prípade by to kvôli neobjasniteľnosti príčiny nehody muselo viesť k zamietnutiu žaloby.

5.3.2. Podľa iného názoru naopak nie je rozhodujúce, aby sa naplnilo riziko obvyklé pre leteckú dopravu. Zástancovia tohto názoru poukazujú predovšetkým na znenie článku 17 ods. 1 MD, ktoré takúto požiadavku nepozná; ani pri vypracovaní textu Dohovoru nebolo také obmedzenie žiaduce [omissis]. Navyše by za predpokladu existencie takejto požiadavky prinajmenšom pri úzkom výklade – ktorý však nemecký Spolkový súdny dvor už v tomto rozsahu nezastáva (vyššie 5.3.1) – zo zodpovednostného režimu článku 17 ods. 1 MD vypadla prakticky každá škodová udalosť, pretože (s výnimkou pádu lietadla) by prinajmenšom obdobným spôsobom nastala aj za iných okolností [omissis]. Hrozilo by tak, že táto zodpovednostná norma bude zbavená akéhokoľvek obsahu. Vzniku bezhraničnej zodpovednosti sa tak či tak netreba obávať, pretože prepravca sa pri spoluzavinení poškodeného podľa článku 20 MD môže v každom prípade zbaviť zodpovednosti.

Na základe tohto sa častiach právnej vedy vyliatie horúcich nápojov alebo jedál na telo cestujúceho považuje za nehodu, za ktorej následky prepravca zodpovedá bez ďalšieho [omissis]. Zodpovednosť žalovaného by sa preto v danom prípade mala potvrdiť.

6. Posledné uvádzané úvahy sú v zásade presvedčivé.

Odhliadnuc od znenia článku 17 ods. 1 MD, ktorý ako dôvod zodpovednosti uvádza len „nehodu“, nie však naplnenie rizika typického pre leteckú dopravu, je predovšetkým potrebné poukázať na článok 29 MD: Podľa tohto ustanovenia môže byť pri preprave cestujúcich, batožiny a tovarov

„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 stanovené v tomto dohovore...“

Účelom tohto ustanovenia je vytvorenie jednotného zodpovednostného režimu, vďaka čomu nie je potrebné sa dovolávať vnútroštátneho práva vnútroštátneho režimu nadbytočným (porovnaj piate odôvodnenie MD „... ďalšej harmonizácie a kodifikácie...“). To vylučuje úzky výklad článku 17 ods. 1 MD. Pretože pri takomto výklade by škody, ktoré nevyplývajú z naplnenia rizika typického pre leteckú dopravu, nebolo možné v žiadnom prípade nahradiť a to ani vtedy nie, keď spočívajú na zavinení ľudí prepravcu. Tým sa právna situácia podľa Montrealského dohovoru odlišuje od situácie podľa Varšavského dohovoru (ďalej len „VD“). Pretože článok 29 MD zodpovedajúci článok 24 VD nevyhlásil uplatňovanie vnútroštátneho práva vo všeobecnosti, ale len (pokiaľ je to relevantné pre tento prípad) „v prípadoch článku 17“. Ak by sa posledné uvedené ustanovenie vykladalo úzko, bolo by možné v iných prípadoch – ktoré nie sú „prípadi článku 17“ – dovolávať sa vnútroštátneho práva. [omissis]. To však článok 29 MD vylučuje.

To svedčí v prospech názoru, že sa – vychádzajúc zo znenia článku 17 MD – má požadovať len existencia nehody a nie (ďalšia) požiadavka naplnenia rizika typického pre prepravu lietadlom. Ako o kompromisnom riešení by sa mohlo uvažovať aj o tom, že nehoda na palube alebo na nástupných a výstupných zariadeniach síce zakladá zodpovednosť, ale dopravca sa tejto zodpovednosti môže zbaviť, ak preukáže že v konkrétnom prípade neexistuje žiadna súvislosť s prevádzkou alebo vlastnosťami lietadla. Tým by boli vyňaté prípady, v rámci ktorých je nehoda zapríčinená výhradne konaním tretej osoby nesúvisiacim s prevádzkou alebo vlastnosťami lietadla. V danom prípade viedol tento názor takisto k zodpovednosti žalovaného, keďže príčinu nehody nebolo možné objasniť.

7. V každom prípade pokiaľ ide o výklad článku 17 MD, ustanovenie nie je jasné. Preto je Najvyšší súd ako súd posledného stupňa povinný predložiť prejudiciálnu otázku.

II. Až do rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie je konanie o mimoriadnom opravnom prostriedku „Revision“ prerušené.

[omissis]