

Anonymizovaná verze

Překlad

C-70/20 – 1

Věc C-70/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

12. února 2020

Předkládající soud:

Oberster Gerichtshof (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

30. ledna 2020

Navrhovatelka v řízení o opravném prostředku „Revision“:

YL

Odpůrkyně v řízení o opravném prostředku „Revision“:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) [*omissis*] vydal ve věci strany žalující YL, [Rakousko], [*omissis*] proti straně žalované Altenrhein Luftfahrt GmbH, Flughafen Wien (Letiště Vídeň) [Rakousko] [*omissis*], ohledně částky ve výši 68 858 EUR s příslušenstvím a určení (hodnota předmětu sporu 5 000 EUR) v řízení o opravném prostředku „Revision“ podaném stranou žalující proti rozsudku Oberlandesgericht Wien (Vrchní zemský soud ve Vídni, Rakousko) jakožto odvolacího soudu ze dne 29. dubna 2019 [*omissis*], kterým byl potvrzen rozsudek Handelsgericht Wien (Obchodní soud ve Vídni, Rakousko) ze dne 23. ledna 2019 [*omissis*], [*omissis*]

usnesení

tohoto znění:

I. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládá k rozhodnutí následující předběžná otázka:

Je tvrdé přistání, které ale ještě spadá do běžného provozního režimu letadla, a které vede ke zranění cestujícího v letecké dopravě, nehodou ve smyslu čl. 17 odst. 1 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, která byla uzavřena dne 28. května 1999 v Montrealu, podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001?

II. [přerušeni řízení] [omissis]

Odůvodnění:

1. Skutkový stav:

Žalobkyně byla dne 20. března 2014 cestující letu, který žalovaná uskutečnila z Vídně do St. Gallen/Altenrhein (Švýcarsko). Zapisovač letových údajů při přistání zaznamenal vertikální přetížení 1,8 g. Takové přistání může být subjektivně vnímáno jako tvrdé. Z technického hlediska ale i s ohledem na přípustnou chybu měření (ještě) spadalo do běžného provozního režimu letadla, o který se podle specifikací výrobce daného letadla jedná až do přetížení 2 g. Nebylo možno učinit závěr o pochybení pilotů. Z technického hlediska je na letišti St. Gallen/Altenrhein kvůli jeho vysokohorské poloze bezpečnější tvrdší přistání než přistání, které je příliš měkké.

2. Argumenty a návrhová žádání účastnic řízení:

Žalobkyně tvrdí, že při přistání utrpěla výhřez ploténky, a s odvoláním na článek 17 Montrealské úmluvy (dále jen „MÚ“) se domáhá náhrady škody. „Tvrdé“ přistání je nehodou ve smyslu článku 17 MÚ.

Žalovaná namítá, že přistání proběhlo v běžném provozním režimu letadla. Jedná se proto o událost, která je při letu typická, nikoli o nehodu ve smyslu článku 17 MÚ.

3. Dosavadní průběh řízení:

Soud prvního stupně žalobu zamítl. Podmínkou odpovědnosti podle článku 17 MÚ je nehoda, z níž lze vycházet pouze v případě „mimořádně tvrdého přistání“. O takové přistání se v tomto případě nejednalo. Události, které jsou pro leteckou dopravu typické a ke kterým patří rovněž tvrdé přistání nebo prudké brzdění, uvedenou odpovědnost neodůvodňují, protože cestující (očividně je míněn „typický cestující“) takové události zná a počítá s nimi.

Odvolací soud toto rozhodnutí potvrdil. Je pravda, že výjimečně může být nehodou ve smyslu článku 17 MÚ rovněž tvrdé přistání. Podmínkou ale je, že jsou výrazně překročeny mezní hodnoty, které výrobce stanovil pro zatížení podvozku

a nosných částí. Přistání v běžném provozním režimu – jako v tomto případě – vylučuje přijetí závěru o nehodě.

Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) musí rozhodnout o opravném prostředku „Revision“, který proti tomuto rozsudku podala žalobkyně. Žalobkyně nadále setrvává na stanovisku, že se jednalo o nehodu, která zakládá odpovědnost žalované. Pokud tomu tak je, musel by Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) zrušit rozhodnutí soudů nižších stupňů. Soud prvního stupně by v takovém případě musel učinit zjištění týkající se otázky, zda byl výhřez ploténky žalobkyně skutečně způsoben uvedeným přistáním. Tato otázka dosud nebyla zkoumána, protože soudy nižších stupňů odpovědnost žalované odmítly již pro neexistenci nehody.

4. Právní základy:

4.1. Odpovědnost žalované je třeba posuzovat podle Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva, MÚ). Použitelnost této úmluvy vyplývá z okolnosti, že místa odletu a přiletu letadla se nacházela v různých smluvních státech této úmluvy (Rakousko, Švýcarsko), takže se jedná o mezinárodní dopravu ve smyslu článku 1 MÚ.

4.2. 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, *Wucher Helicopter GmbH*).

4.3. Sporný je výklad čl. 17 odst. 1 MÚ:

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.

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. Článek 17 MÚ v podstatě odpovídá článku 17 *Varšavské úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu*, takže při výkladu lze nadále používat judikaturu týkající se tohoto ustanovení.

5. Odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce:

5.1. Podmínkou odpovědnosti podle čl. 17 odst. 1 MÚ je fyzická újma (smrt nebo zranění) způsobená „nehodou“; nehodová událost musí pro škodu být

conditio sine qua non. Rozhodující je tedy existence nehody. Tento pojem není v [Montrealské] úmluvě definován. Otázkou je, zda zahrnuje „tvrdé“ přistání, ke kterému ale (ještě) proběhne v „běžném provozním režimu“. To znamená, že zatížení podvozku a nosných částí zůstává pod mezními hodnotami, při jejichž překročení je podle specifikací výrobce nezbytná technická kontrola letadla. Jako „tvrdé“ předkládající senát v této souvislosti chápe přistání, které – na rozdíl od případu „měkkého“ přistání – není do značné míry ztlumeno podvozkem a které cestující může jasně cítit.

5.2. Soudní dvůr Evropské unie v rozhodnutí *GN*, C-532/18, [ECLI:EU:C:2019:1127] bod 34, konstatoval, že pro účely pojmu „nehoda“ je třeba vycházet z jeho „obvyklého významu“. Jedná se přitom o „nepředvídanou neúmyslnou škodnou událost“ („*un évènement involontaire dommageable imprévu*“). Zdá se, že tato formulace naznačuje, že relevantní je, zda danou událost předvídá cestující („*imprévu*“, nikoli „*imprévisible*“). Podobnou formulaci jako Soudní dvůr používá rovněž americký Supreme Court (Nejvyšší soud Spojených států amerických). „Nehodou“ rozumí „*unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*“, tedy neočekávanou nebo neobvyklou událost či neočekávaný nebo neobvyklý děj přicházející zvnějšku (*Air France v. Saks* [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Přinejmenším podle tohoto znění („nebo“) postačuje, že daná událost byla neočekávaná, nemusela navíc být ještě i neobvyklá. Tímto směrem se patrně ubírají rozhodnutí německého Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr), která se zaměřují (pouze) na „nenadálou“ dané události [*omissis*].

Tyto formulace by bylo možno chápat v tom smyslu, že relevantní není objektivní nepředvídatelnost nebo neobvyklost škodné události, nýbrž pouze okolnost, že tato událost přišla zvnějšku, nastala nenadále a cestující s ní nepočítal [viz stanovisko lorda Scotta přednesené v House of Lords (Sněmovna lordů, Spojené království) ve věci *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* (2005) UKHL 72, bod 14: „*It is important to bear in mind that the ‘unintended and unexpected’ quality of the happening in question must mean ‘unintended and unexpected’ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the ‘accident’ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.*“].

Při tomto (širokém) výkladu by se tedy o nehodu nejednalo pouze v případě, že újma byla způsobena běžným provozem letadla, aniž by došlo k nenadále a pro cestujícího překvapivé události. Tak tomu je zvláště tehdy, když k újmě vede tlak, který je v kabině obvyklý (*Air France v. Saks*: ztráta sluchu; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: trombóza). Naproti tomu i slabé nebo mírné turbulence – které jako takové nejsou ani neobvyklé, ani nepředvídatelné – lze v případě, že způsobily újmu, kvalifikovat jako nehodu [*omissis*]. Totéž by se zřejmě mělo vztahovat rovněž na tvrdé přistání, které – jako v tomto případě – sice (právě ještě) spadá do běžného provozního režimu letadla,

ale nastává nenadále a neočekávaně a (podle tvrzení žalobkyně, která je ještě třeba ověřit) vede k újmě na zdraví.

5.3. Naproti tomu především francouzská judikatura se zaměřuje na nepředvídatelnost dané události [Cour de cassation (Kasační soud, Francie) (*omissis*): „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*“). Muselo by se tedy jednat nejen o událost, která přichází zvnějšku („*extérieur*“), je nenadálá („*soudain*“) a z hlediska cestujícího neočekávaná, ale která je rovněž nepředvídatelná („*imprévisible*“), tedy objektivně neobvyklá. Nemusela by se tudíž nahrazovat újma, která nastala v důsledku událostí, které patří k běžnému a předvídatelnému provozu letadla (v tomto smyslu patrně generální advokát H. Saugmandsgaard Øe ve svém stanovisku ve věci C-532/18, bod 44, který ovšem v tomto smyslu vykládá rovněž americkou a německou judikaturu).

Podobný názor je rovněž zastáván v německojazyčné odborné literatuře: Typické události vyvolané provozem, se kterými jsou cestující srozuměni, nemohou zakládat odpovědnost [*omissis*]. Tvrdé přistání tedy lze jako nehodu klasifikovat pouze v případě, že jsou výrazně překročeny mezní hodnoty, které výrobce stanovil pro zatížení podvozku a nosných částí [*omissis*].

V tomto smyslu District Court for the Southern District of New York (federální obvodní soud Spojených států amerických pro jižní obvod New Yorku, Spojené státy) [*omissis*] a Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu, Německo) [*omissis*] rozhodly, že při „rutinním přistání“ [District Court (federální obvodní soud)], resp. při přistání, které „ještě je v rámci toho, co je běžné“ [Landgericht (zemský soud)], letecký dopravce nenese odpovědnost.

5.4. Posledně uvedený názor se očividně zakládá na závěru, že události, které (ještě) patří k běžnému provozu letadla, typicky nevedou ke zranění, a to ani v případě, že nastanou nenadále a neočekávaně. Platí to zejména pro „tvrdé“ přistání [viz Truitt, „Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook“, *Journal of Air Law and Commerce* (*omissis*): „(...) *airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.*“]. Pokud přece jen dojde ke zranění, bude se zpravidla jednat o zvláštní dispozici cestujícího, která jako další příčinná souvislost přispívá ke vzniku dané události. Tato dispozice pak nepatří mezi rizika, za která odpovídá letecký dopravce (v tomto smyslu obecně stanovisko generálního advokáta H. Saugmandsgaarda Øe ve věci C-532/18, bod 44).

6. Podle názoru Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) je v zásadě třeba upřednostnit tento názor. Je pravda, že vede k tomu, že výklad pojmu „nehoda“ nepřímo určují mezní hodnoty stanovené výrobcem letadla. Nastoluje ovšem přiměřenou rovnováhu mezi zájmy cestujícího a letecké společnosti, brání bezbřehosti odpovědnosti (viz rozsudek ve věci C-532/18, bod 37) a mimoto v jeho prospěch svědčí výhoda jednoduchosti, která je dána právě vazbou na konkrétní mezní hodnoty. Z výše uvedených důvodů se ovšem nejedná o *acte*

clair. Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) je tedy jakožto soud posledního stupně povinen předložit žádost o rozhodnutí o předběžné otázce.

I[I]I. [údaj týkající se procesního práva] [*omissis*]

[podpisy] [*omissis*]

PRACOVNÍ DOKUMENT