

# Anonymizované znenie

Preklad

C-70/20 – 1

## Vec C-70/20

### Návrh na začatie prejudiciálneho konania

**Dátum podania:**

12. február 2020

**Vnútroštátny súd:**

Oberster Gerichtshof

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

30. január 2020

**Navrhovateľka v konaní o opravnom prostriedku „Revision“ (ďalej len „navrhovateľka“):**

YL

**Odporkyňa v konaní o opravnom prostriedku „Revision“ (ďalej len „odporkyňa“):**

Altenrhein Luftfahrt

---

Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko) v právnej veci žalujúcej strany YL, [Rakúsko], [omissis] proti žalovanej strane Altenrhein Luftfahrt GmbH, letisko Viedeň, [Rakúsko] [omissis], o 68 858 eur s prísl. a o určenie (hodnota sporu 5 000 eur), v konaní o opravnom prostriedku „Revision“ žalujúcej strany proti rozsudku Oberlandesgericht Wien (Vyšší krajský súd vo Viedni, Rakúsko) ako odvolacieho súdu z 29. apríla 2019 [omissis], ktorým bol potvrdený rozsudok Handelsgericht Wien (Obchodný súd vo Viedni, Rakúsko) z 23. januára 2019 [omissis], vydal toto [omissis]

#### u z n e s e n i e:

I. Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ predkladá nasledujúca prejudiciálna otázka:

Je tvrdé pristátie, ktoré vedie k zraneniu leteckého pasažiera, ale ktoré je ešte v medziach normálnej prevádzky lietadla, nehodou v zmysle článku 17 ods. 1 *Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu*, ktorý bol uzavretý 28. mája 1999 v Montreale, podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001?

II. [Prerušenie konania] [omissis]

#### O d ô v o d n e n i e:

##### 1. Skutkový stav:

Žalobkyňa bola 20. marca 2014 cestujúcim letu z Viedne do St. Gallen/Altenrhein (Švajčiarsko) vykonaného žalovanou. Pri pristávaní zaznamenal zapisovač letových údajov vertikálne preťaženie 1,8 g. Také pristátie môže byť subjektívne vnímané ako tvrdé. Avšak aj pri zohľadnení odchýlky merania sa z hľadiska techniky leteckej prepravy nachádzalo (ešte) v medziach normálnej prevádzky lietadla, ktoré podľa špecifikácií výrobcu lietadla siahajú až do preťaženia 2 g. Pochybenie pilota nebolo možné zistiť. Kvôli jeho alpskej polohe je na letisku v St. Gallen/Altenrhein tvrdšie pristátie z hľadiska techniky letu bezpečnejšie ako príliš mäkké pristátie.

##### 2. Tvrdenia a návrhy účastníkov konania:

Žalobkyňa tvrdí, že pri pristávaní utrpela prolaps medzistavcových platničiek, a s odvolaním sa na článok 17 Montrealského dohovoru (ďalej len „MD“) žiada náhradu škody. „Tvrdé“ pristátie je nehodou v zmysle článku 17 MD.

Žalovaná namieta, že pristátie bolo v medziach normálnej prevádzky lietadla. Ide preto o typickú udalosť počas letu, nie o nehodu v zmysle článku 17 MD.

### 3. Doterajší priebeh konania:

Súd prvého stupňa žalobný návrh zamietol. Predpokladom zodpovednosti podľa článku 17 MD je nehoda, tá však prichádza do úvahy iba pri „mimoriadne tvrdom pristátí“. K takému tu však nedošlo. Typické udalosti leteckej dopravy, ku ktorým patrí tvrdé pristátie alebo prudké zabrzdzenie, zodpovednosť nezakladajú, pretože cestujúci v leteckej doprave (zjavne sa myslí: typický cestujúci v leteckej doprave) také udalosti pozná a počíta s nimi.

Odvolací súd toto rozhodnutie potvrdil. Výnimočne by síce aj tvrdé pristátie mohlo byť nehodou v zmysle článku 17 MD. Toho predpokladom však je, aby boli výrazne prekročené výrobcom stanovené hraničné hodnoty zaťaženia podvozka a nosných častí. V prípade pristátia v rámci bežnej prevádzky – ako v tomto prípade – nemožno uvažovať o nehode.

Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) má rozhodnúť o opravnom prostriedku „Revision“ žalobkyne proti tomuto rozsudku. Žalobkyňa naďalej zotrváva na stanovisku, že došlo k nehode, ktorá zakladá zodpovednosť žalovanej. Ak je to tak, Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) by musel rozhodnutia súdov nižších stupňov zrušiť. Prvostupňový súd by v tomto prípade mal rozhodnúť o otázke, či prolaps medzistavcových platničiek žalobkyne skutočne spôsobilo pristátie. Táto otázka doteraz nebola predmetom skúmania, pretože súdy nižších stupňov zodpovednosť žalovanej vylúčili už z dôvodu neexistencie nehody.

### 4. Právne základy:

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

4.2. Montrealský dohovor bol 9. decembra 1999 podpísaný Európskym spoločenstvom a schválený v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001. Je (preto) integrálnou súčasťou právneho poriadku Únie, v dôsledku čoho je Súdny dvor povolaný rozhodovať v prejudiciálnom konaní o jeho výklade (rozsudok SDEÚ z 26. februára 2015, *Wucher Helicopter GmbH*, C-6/14, EU:C:2015:122).

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 zodpovedá dopravca až do výšky hornej hranice zodpovednosti podľa článku 21 ods.1 MD – ktorú tento žalobný návrh nedosahuje – bez ohľadu na jeho zavinenie, pričom proti svojej zodpovednosti sa môže brániť iba námietkou spoluzavinenia podľa článku 20 MD. Článok 17 MD v jadre zodpovedá článku 17 *Varšavského dohovoru o zjednotení pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu*, takže judikatúra týkajúca sa tohto ustanovenia je na účely výkladu uplatniteľná aj naďalej.

## 5. Odôvodnenie prejudiciálneho konania:

5.1. Predpokladom zodpovednosti podľa článku 17 ods. 1 MD je osobná ujma (smrť alebo telesné zranenie) spôsobená „nehodou“; nehodová udalosť musí byť pre túto ujmu *conditio sine qua non*. Rozhodujúca je preto existencia „nehody“. Tento pojem v dohovore definovaný nie je. Je otázne, či zahŕňa „tvrdé“ pristátie, ktoré však (ešte) bolo v „medziach normálnej prevádzky“. To znamená, že zaťaženie podvozka a nosných častí nepresiahlo hraničné hodnoty, pri prekročení ktorých je podľa špecifikácií výrobcu potrebná technická previerka lietadla. V tejto súvislosti pod „tvrdým“ senát rozumie pristátie, ktoré – na rozdiel od prípadu „mäkkého“ pristátia – v prevažnej väčšine nestlmil podvozok lietadla a cestujúci ho zreteľne pocítil.

5.2. Súdny dvor Európskej únie v rozhodnutí C-532/18, GN, bode 34 konštatoval, že pojem „nehoda“ treba vykladať v jeho „obvyklom význame“. Ide pritom o „neočakávanú neúmyselnú poškodzujúcu udalosť“ („*un évènement involontaire dommageable imprévu*“). Zdá sa, že táto formulácia naznačuje, že záleží na predvídaní udalosti zo strany pasažiera („*imprévu*“, nie „*imprévisible*“). Podobnú formuláciu ako SDEÚ používa aj Supreme Court USA (Najvyšší súd, Spojené štáty americké). Ten pod „nehodou“ rozumie „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger“, teda neočakávanú alebo neobvyklú vonkajšiu udalosť alebo dej (*Air France v. Saks* [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Prínajmenšom podľa tohto znenia („alebo“) postačí, že udalosť bola neočakávaná, nemusí byť súčasne aj neobvyklá. V rovnakom duchu sú aj rozhodnutia nemeckého Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko), ktoré sa zameriavajú (iba) na „náhlosť“ („*Plötzlichkeit*“) udalosti [*omissis*].

Tieto formulácie možno chápať v tom zmysle, že záleží nie na objektívnej nepredvídateľnosti alebo neobvyklosti poškodzujúcej udalosti, ale iba na tom, že táto udalosť prišla zvonka, nastala náhle a cestujúci s ňou nepočítal (pozri *Lord Scott in House of Lords, 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.“).

V prípade tohto (širokého) výkladu by potom o nehodu nešlo len vtedy, keď bola škoda spôsobená normálnou prevádzkou lietadla, bez toho, aby došlo k náhle a pre pasažiera prekvapujúcej udalosti. Tak je to najmä vtedy, keď k poškodeniu vedie zvyčajný tlak v kabíne (*Air France v. Saks*: strata sluchu; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: trombóza). Naproti tomu aj slabé alebo mierne turbulencie – ktoré samy osebe nie sú ani neobvyklé ani nepredvídateľné – by v prípade nimi spôsobených škôd mohli byť kvalifikované ako nehoda [*omissis*]. To isté by muselo platiť aj o tvrdom pristáí, ktoré – ako v tomto prípade – síce (ešte akurát) spadá do medzí normálnej prevádzky lietadla, avšak nastane náhle a neočakávane a (podľa tvrdení žalobkyne, ktoré ešte bude treba podrobiť skúmaniu) vedie k telesnému zraneniu.

5.3. Naproti tomu najmä francúzska judikatúra bazíruje na nepredvídateľnosti udalosti [Cour de cassation (Kasačný súd, Francúzsko) [*omissis*]: „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*“)]. Musí teda ísť nielen o „externú“ („*extérieur*“), náhlu („*soudain*“) a z hľadiska pasažiera neočakávanú, ale aj o nepredvídateľnú („*imprévisible*“), teda o objektívne nezvyčajnú udalosť. Potom by nevznikla povinnosť nahradiť škody, ktoré vznikli v dôsledku udalostí, ktoré patria k normálnej a predvídateľnej prevádzke lietadla (pozri v tomto zmysle návrhy generálneho advokáta Saugmandsgaard Øe, vec C-532/18, bod 44, ktorý aj americkú a nemeckú judikatúru vykladá v tomto zmysle).

Podobný názor je zastávaný aj v nemeckojazyčnej odbornej literatúre: Typické, prevádzkou podmienené a akceptované udalosti zodpovednosť založiť nemôžu [*omissis*]. Tvrdé pristátie preto možno kvalifikovať ako nehodu iba vtedy, keď boli výrazne prekročené výrobcom uvedené hraničné hodnoty pre zaťaženie podvozka a nosných častí [*omissis*].

V tomto zmysle District Court for the Southern District of New York (Okresný súd pre južný okres New Yorku, Spojené štáty americké) [*omissis*] a Landgericht Düsseldorf (Krajinský súd Düsseldorf, Nemecko) [*omissis*] rozhodli, že letecká spoločnosť v prípade „rutinného pristátia“ (District Court), resp. pristátia „ešte v rámci normy“ (Landgericht) nenesie zodpovednosť.

5.4. Základom posledne uvedeného názoru je zjavne posúdenie, že udalosti, ktoré (ešte) patria k normálnej prevádzke lietadla, typicky nevedú k zraneniu, a to ani vtedy, ak nastanú náhle a neočakávane. To platí najmä pre „tvrdé“ pristátia (pozri *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.“). Ak napriek tomu dôjde k zraneniu, spravidla sa u pasažiera vyskytuje nejaká osobitná dispozícia, ktorá sa pridáva k udalosti ako ďalšia príčina škody. Táto osobitná dispozícia potom nespadá medzi riziká, za ktoré nesie zodpovednosť letecká spoločnosť (v tomto

zmysle všeobecne návrhy generálneho advokáta Saugmandsgaard Øe, vec C-532/18, bod 44).

6. Podľa názoru Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) treba tento názor v zásade uprednostniť. Vedie síce k tomu, že hraničné hodnoty uvedené výrobcom lietadla nepriamo určujú výklad pojmu „nehoda“. Má však za následok zabezpečenie spravodlivej rovnováhy medzi záujmami cestujúceho v leteckej doprave a záujmami leteckej dopravy, zabraňuje neobmedzenej zodpovednosti (pozri C-532/18, bod 37) a prostredníctvom väzby na konkrétne hraničné hodnoty má výhodu jednoduchosti. Z uvedených dôvodov však nejde o *acte clair*. Preto je Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) ako súd posledného stupňa povinný predložiť prejudiciálnu otázku.

II. [procesnoprávny údaj] [*omissis*]

[podpisy] [*omissis*]