Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
H. SAUGMANDSGAARD ØE
представено на 26 септември 2019 година [1]

Дело C-532/18

GN, представлявана по закон от HM
срещу
ZU като ликвидатор на Niki Luftfahrt GmbH

(Преюдициално запитване, отправено от Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия)

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Конвенция от Монреал — Член 17, параграф 1 — Отговорност на въздушните превозвачи по отношение на пътниците — Понятието „злополука“ — Телесно увреждане, претърпяно от пътник, поради разливане на гореща напитка, настъпило на борда на самолет по време на полет“

I. Въведение

1. Преюдициалното запитване, отправено от Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия), се отнася до тълкуването на член 17, параграф 1 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз [2] (наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“) — разпоредба, която определя условията, при които пътник, който е претърпял телесно увреждане по време на полет, може да ангажира отговорността на въздушния превозвач, извършил този полет.

2. Запитването е по повод на съдебен спор между малолетна пътничка, представлявана от баща си, и лицето, отговарящо за ликвидацията на авиокомпания. Ищцата в главното производство претендира обезщетение за изгаряния, причинени от разливането на гореща напитка, настъпило поради неизвестна причина по време на международен полет, извършван от посочената компания.

3. За първи път се налага Съдът да очертае границите на понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, по-специално с оглед на вече възприетите от някои национални юрисдикции критерии за приложимост. По-конкретно, до него по същество се отправя въпросът дали е необходимо събитието, настъпило на борда на самолет, да е не само внезапно или необичайно и извън контрола на съответния пътник, но и да се дължи на риск, присъщ на въздушния превоз или свързан с него. Поради изложените в настоящото заключение мотиви считам, че трябва да бъдат изпълнени само първите, но не и последните посочени критерии.

1 Език на оригиналния текст: френски.

2 Тази конвенция, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., е подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, 2001 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112). Тя влиза в сила за Европейския съюз на 28 юни 2004 г.

II. Правна уредба

A. Конвенцията от Монреал

4. В преамбюла на Конвенцията от Монреал, и по-специално в трета алинея от него, се посочва, че държавите — страни по нея, „признават значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване“. Освен това пета алинея от него гласи, че „колективните действия на държавите за по-нататъшна хармонизация и систематизиране на някои правила, уреждащи международния въздушен превоз, чрез нова конвенция са най-подходящото средство за постигане на справедливо равновесие на интересите“.

5. Член 17 от Конвенцията от Монреал, озаглавен „Смърт и увреждане на пътници — повреда на багаж“, предвижда в параграф 1, че „[п]ревозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на смърт или телесно увреждане на пътник, само при условие че злополуката, която е причинила смъртта или увреждането, е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане“.

6. Съгласно член 20 от тази конвенция, озаглавен „Освобождаване от отговорност“, „[а]ко превозвачът докаже, че вредата е причинена от или че за нея е допринесла небрежност, друго неправилно действие или бездействие на лицето, което иска обезщетение, или лицето, от което произтичат правата му, превозвачът изцяло или частично се освобождава от отговорност спрямо ищеца до степента, до която тази небрежност, неправилно действие или бездействие са причинили или допринесли за вредата. Когато поради смърт или увреждане на пътник лице, различно от пътника, търси обезщетение, по същия начин превозвачът изцяло или частично се освобождава от отговорност до степента, до която докаже, че вредата е причинена от или за нея е допринесла небрежност, друго неправилно действие или бездействие на този пътник. Този член се прилага спрямо всичките разпоредби за отговорност в тази конвенция, включително разпоредбата на член 21, параграф 1“.

7. Текстът на член 21 от споменатата конвенция, озаглавен „Обезщетение в случай на смърт или увреждане на пътници“, е следният:

„1. За вреди, възникнали съгласно член 17, параграф 1 и непревишаващи 100 000 специални права на тираж за всеки пътник, превозвачът не може да изключи или ограничи отговорността си.

2. Превозвачът не е отговорен за вреди, възникнали съгласно член 17, параграф 1, до степента, до която те превишават 100 000 специални права на тираж за всеки пътник, ако превозвачът докаже, че:

а) тези вреди не са причинени от небрежност, друго неправилно действие или бездействие на превозвача или неговите служители или агенти; или

б) тези вреди са причинени единствено от небрежност, друго неправилно действие или бездействие на трети страни“.

8. Член 29 от същата конвенция, озаглавен „Основание за искове“, предвижда, че „[п]ри превоза на пътници, багаж и товари всяко съдебно дело за обезщетения на каквото и да е основание било по тази конвенция, по договор, при закононарушение или на всяко друго основание може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в тази конвенция, без това да предрешава въпроса кои лица имат право да завеждат дело и какви са съответните им права. При всяко такова дело наказателните, назидателните или всякакви други некомпенсационни обезщетения не подлежат на възстановяване“.

Б. Правото на Съюза

9. Текстът на съображения 5—7 и 10 от Регламент (ЕО) № 889/2002[3] за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия[4] е следният:

„(5) Общността подписа Конвенцията от Монреал, заявявайки намерението си да стане страна по споразумението, като го ратифицира.

(6) Необходимо е да се измени Регламент (ЕО) № 2027/97 […], за да бъде приведен в съответствие с разпоредбите на Конвенцията от Монреал, като по този начин се създаде уеднаквена система за отговорност за международните въздушни превози.

(7) Настоящият регламент и Конвенцията от Монреал засилват защитата на пътниците и на зависимите от тях лица и не могат да бъдат тълкувани по начин, който да отслабва тяхната защита по отношение на действащото законодателство към датата на приемането на настоящия регламент.

[…]

10) Целесъобразно е да се въведе система за неограничена отговорност в случай на смърт или на нараняване на пътници в рамките на една сигурна и модерна система на въздушен превоз“.

10. Съгласно член 1 от Регламент № 2027/97, изменен с Регламент № 889/2002 (наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“), „[н]астоящият регламент прилага съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал относно въздушния превоз на пътници и на техния багаж и установява някои допълнителни разпоредби. Същевременно той разширява приложението на тези разпоредби за въздушните превози, осъществявани на територията на отделна държава членка“.

11. Член 2, параграф 2 от Регламент № 2027/97 гласи, че „[п]онятията, съдържащи се в настоящия регламент, които не са определени в параграф 1, са еквивалентни на тези, използвани в Конвенцията от Монреал“.

12. Член 3, параграф 1 от този регламент предвижда, че „[о]тговорността на даден въздушен превозвач на Общността по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност“.

3 Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. (ОВ L 140, 2002 г., стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146).

4 Регламент на Съвета от 9 октомври 1997 г. (ОВ L 285, 1997 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 170).

III. Спорът в главното производство, преюдициалният въпрос и производството пред Съда

13. През август 2015 г. ищцата в главното производство, която към този момент е на 6 години, пътува с полет между Испания и Австрия, извършван от авиокомпанията Niki Luftfahrt GmbH, дружество по австрийското право.

14. Детето е седяло до баща си, който по време на полета получава от стюардесата в самолета чаша без капаче, съдържаща горещо кафе, която поставя на сгъваемата масичка пред него. Впоследствие този съд се плъзва и съдържанието му се излива върху детето, което получава изгаряния втора степен по част от тялото. Не е могло да се установи дали разливането на чашата с кафе се дължи на дефект на поставката или на вибрации на самолета.

15. Ищцата в главното производство, представлявана по закон от баща си, предявява осъдителен иск за обезщетение срещу Niki Luftfahrt за вредите, причинени от злополуката, настъпила по време на посочения полет, в размер на 8 500 EUR, както и за лихви и разноски, на основание на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал.

16. Синдикът на авиокомпанията, която понастоящем е в несъстоятелност, възразява срещу съществуването на отговорност, като посочва, че не е налице злополука по смисъла на тази разпоредба, тъй като не е имало „внезапно и неочаквано събитие“, което да доведе до разливането на чашата с кафе. При всички положения не бил настъпил никакъв „риск, присъщ на въздушния превоз“, тоест типичен за този вид превоз, а това условие трябвало също да бъде изпълнено.

17. С решение от 15 декември 2015 г. Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) уважава иска на ищцата в главното производство. Той счита, че при обстоятелствата в случая е налице „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, тъй като разливането на чашата с кафе се дължи на „необичайно външно събитие“. Освен това постановява, че се е осъществил „риск, присъщ за въздушния превоз“, тъй като при експлоатация въздухоплавателното средство се наклонява под ъгъл с различен градус, което може да доведе до приплъзването на предмети, поставени на хоризонтална плоскост в самолета, без за това да е необходимо извършването на особена маневра. Накрая, той констатира липсата на вина на въздушния превозвач, тъй като обичайно и в съответствие с обществените очаквания е горещи напитки да се сервират в съд без капаче.

18. С решение от 30 август 2016 г. Oberlandesgericht Wien (Върховен областен съд Виена, Австрия) изменя постановеното в първоинстанционното производство решение, като приема, че не е налице отговорност на въздушния превозвач, тъй като член 17 от Конвенцията от Монреал се прилагал само за злополуки, причинени от „риск, присъщ на въздушния превоз“, а в случая ищцата в главното производство не е могла до докаже, че такъв е бил налице.

19. Сезиран с ревизионна жалба, с решение от 26 юни 2018 г., получено в секретариата на Съда на 14 август 2018 г., Oberster Gerichtshof (Върховен съд) решава да спре производството и да му постави следния преюдициален въпрос:

„Налице ли е „злополука“, пораждаща отговорност на въздушния превозвач съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията [от Монреал], когато чаша с горещо кафе, поставена на масичката пред седалка в самолет по време на полет, се хлъзне по неизяснена причина, падне и причини изгаряне на пътник?“.

20. Ответникът в главното производство, полското правителство и Европейската комисия представят писмени становища пред Съда. В съдебното заседание на 19 юни 2019 г. френското правителство и Комисията излагат устните си становища.

IV. Анализ

A. Предварителни бележки

21. Най-напред, отбелязвам, че според запитващата юрисдикция Конвенцията от Монреал е приложима при обстоятелствата по спора в главното производство, тъй като полетът, по време на който е настъпило спорното събитие, е международен по смисъла на член 1 от нея, след като мястото на заминаване и на пристигане на същия се намират на територията на две държави — страни по конвенцията [5]. В това отношение подчертавам, че по въпросите от обхвата на Конвенцията от Монреал държавите — членки на Съюза, са прехвърлили компетенциите си във връзка с отговорността за вреди, претърпени в случай на смърт или увреждане на пътник [6], както и че член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 предвижда, че отговорността на „даден въздушен превозвач на Общността“ [7], какъвто изглежда е този в случая, по отношение на пътниците се урежда от всички разпоредби на споменатата конвенция, отнасящи се до тази отговорност [8].

22. На следващо място, припомням [9], че разпоредбите на Конвенцията от Монреал са неделима част от правния ред на Съюза [10], така че Съдът е компетентен да се произнесе по нейното тълкуване, като спазва правилата на международното право, които обвързват Съюза, и по-специално член 31 от Виенската конвенция [11], съгласно който договорът трябва да се тълкува добросъвестно в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на думите в техния контекст, и в духа както на неговия предмет, така и на целта му [12]. Освен това предвид целта на Конвенцията от Монреал, която е да се уеднаквят правилата за международния въздушен превоз, Съдът вече е постановил, че на понятията, които се съдържат в тази конвенция, но не са определени в нея, „трябва да се даде еднакво и самостоятелно тълкуване, независимо от различното значение на [тези понятия] във вътрешното право на държавите, които са страни по тази конвенция“ [13].

23. Накрая, от постоянната практика на Съда следва, че в рамките на преюдициалното производство само националните съдилища са компетентни да определят фактическата и правна рамка на спора, по който следва да се произнесат [14]. В това отношение отбелязвам, че в случая е безспорно, както изрично е посочено в преюдициалния въпрос, че не е било възможно да се установи причината, поради която чашата с кафе е заляла ищцата в главното производство.

5 А именно съответно Кралство Испания и Република Австрия.

6 Вж. в този смисъл точка 4 от Декларацията относно компетентността на Европейската общност по въпросите от обхвата на Конвенцията от Монреал, включена в инструмента за одобрение на Общността, депозиран на 29 април 2004 г., и фигуриращa на следния адрес в интернет: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Който съгласно дефиницията в член 2, параграф 1, буква б) от посочения регламент е въздушен превозвач, притежател на валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 година относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, 1992 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 76), отменен и заменен, считано от 1 ноември 2008 г., с Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 2008 г., стр. 3).

8 Вж. по-специално решения от 6 май 2010 г., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, т. 18), от 22 ноември 2012 г., Espada Sánchez и др. (C-410/11, EU:C:2012:747, т. 19), от 26 февруари 2015 г., Wucher Helicopter и Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, т. 35), и от 9 септември 2015 г., Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, т. 25 и сл.).

9 Вж. също моето заключение по дело Guaitoli и др. (C-213/18, EU:C:2019:524, т. 29).

10 Считано от датата на влизане в сила, посочена в бележка под линия 2 от настоящото заключение.

11 Конвенция за правото на договорите, сключена във Виена на 23 май 1969 г. (Recueil des traités des Nations unies, vol. 1155, p. 331).

12 Вж. по-специално решения от 22 ноември 2012 г., Espada Sánchez и др. (C-410/11, EU:C:2012:747, т. 20—22), от 17 февруари 2016 г., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, т. 23 и 24), и от 12 април 2018 г., Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, т. 19—22).

13 Вж. в този смисъл решение от 6 май 2010 г., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, т. 21 и 22)а относно понятието „вреда“, което е в основата на член 22, параграф 2 от тази конвенция.

14 Съгласно член 267 ДФЕС, който се основава на ясно разделение на правомощията между националните юрисдикции и Съда, преценката на фактите по делото е от компетентността на националния съд (вж. по-специално решения от 19 юли 2012 г., Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, т. 30 и от 7 август 2018 г., Prenninger и др., C-329/17, EU:C:2018:640, т. 27).

Освен това от акта за преюдициално запитване следва, че възражението за съпричиняване по вина на пострадалата, повдигнато първоначално от ответника в главното производство, вече не е предмет на разглеждане в националното производство [15]. Следователно Съдът е длъжен да се произнесе във връзка с искането от него тълкуване въз основа на така направените от запитващата юрисдикция констатации.

Б. По понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал

1. По предмета на преюдициалния въпрос и застъпваните тези

24. По настоящото дело от Съда е поискано *по същество* да определи дали понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува като включващо положение, при което чаша с горещо кафе, поставена върху сгъваема масичка в самолет по време на полет, се разлива поради неустановена причина и причинява изгаряне на пътник, който поради това може да изисква съгласно тази разпоредба изплащане от съответния въздушен превозвач на обезщетение за това телесно увреждане.

25. Макар поставеният от запитващата юрисдикция въпрос да е формулиран на базата на обстоятелствата по спора в главното производство, все пак считам, че е за предпочитане Съдът да не се ограничава с отговор, валиден само за тази конкретна хипотеза, а да се възползва от предоставената му възможност да даде тълкуване на разглежданото понятие, с което да установи абстрактни и следователно по-общи по обхват критерии за преценка [16]. Следва да се подчертае, че настоящото дело е първото, по което Съдът следва да тълкува това понятие.

26. В това отношение, подобно на запитващата юрисдикция, констатирам, че Конвенцията от Монреал *не съдържа определение* на понятието „злополука“, въпреки че настъпването на такова събитие очевидно представлява определящо условие за ангажиране на отговорността на въздушния превозвач на основание на член 17, параграф 1 от тази конвенция в случай на физическо увреждане (телесно увреждане или смърт) на пътник [17]. Посоченото понятие се съдържа и в еквивалентната разпоредба на член 17 от Варшавската конвенция [18], заменена от Конвенцията от Монреал [19], също без да бъде дефинирано в нея.

15 Запитващата юрисдикция не уточнява дали в главното производство е обсъждана евентуалната вина на пострадалата малолетна и/или на нейния баща, който е манипулирал с чашата с кафе и представлява малолетната в това производство.

16 Всъщност в рамките на въведеното от член 267 ДФЕС сътрудничество между националните юрисдикции и Съда, които следва да допринасят пряко и взаимно за еднаквото прилагане на правото на Съюза във всички държави членки, с оглед на предоставените от запитващата юрисдикция данни Съдът може да открои в текста на преюдициалния въпрос аспектите, свързани с тълкуването на правото на Съюза. В този смисъл вече е било прието, че когато с поставения въпрос изглежда, че се търси пряко прилагане на правото на Съюза към спора в главното производство, запитващата юрисдикция в действителност визира тълкуване на това право за целта на този спор (вж. по-специално решения от 18 януари 1979 г., Van Wesemael и др., 110/78 и 111/78, EU:C:1979:8, т. 21, от 17 ноември 2011 г., Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, т. 21, от 8 ноември 2012 г., Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, т. 32 и от 13 февруари 2014 г., Crono Service и др., C-419/12 и C-420/12, EU:C:2014:81, т. 28 и 29).

17 Освен това член 2, параграф 2 от Регламент № 2027/97 препраща към Конвенцията от Монреал във връзка понятия като „злополука“, които се съдържат в него, без да ги дефинира.

18 Конвенция за уеднаквяване на някои правила при международния въздушен превоз, подписана във Варшава на 12 октомври 1929 г. Уточнявам, че понятието „злополука“ се използва без допълнителни пояснения и в член 30, параграф 2 от тази конвенция, който се отнася до ирелевантната в настоящия случай хипотеза на въздушни превози, изпълнявани от няколко последователни превозвачи.

19 Вж. преамбюла и член 55 от Конвенцията от Монреал.

27. При все това някои национални съдилища развиват практика, изрично упомената от запитващата юрисдикция, във връзка с понятието „злополука“ по смисъла на Варшавската конвенция и/или на Конвенцията от Монреал [20]. Уточнявам, че въпреки различията между член 17 от Варшавската конвенция и член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал моето мнение е, че втората разпоредба все пак трябва да се тълкува и в светлината на решенията, отнасящи се до първата, с оглед на съществуващата еквивалентност помежду им [21].

28. Запитващата юрисдикция посочва, че според нея член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал е приложим в настоящия случай, тъй като телесното увреждане, причинено на ищцата в главното производство, произтича, съгласно използваната от посочените национални юрисдикции терминология, от „внезапно“ събитие, чийто източник е „външно действие“ спрямо пострадалата, което ѝ е причинило „неочаквано увреждане“. Тя подчертава, че спорът в главното производство се съсредоточава около въпроса дали понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба, предполага, освен изпълнението на посочените критерии, и настъпването на *„риск, присъщ на въздушния превоз“* [22].

29. Тази юрисдикция сочи, че относно необходимостта от изпълнение на последния критерий съществуват *множество* взаимно изключващи се *подходи* в решенията на съдилища в държавите — страни по Варшавската конвенция и/или Конвенцията от Монреал, както и различни научни становища.

30. Съгласно един първи подход, който според запитващата юрисдикция се възприема в по-голямата част от германската доктрина и съдебна практика [23], въпросното понятие „злополука“ би трябвало да се ограничава до положенията, в които е настъпил риск, обичайно произтичащ от естеството на въздухоплавателното средство, неговото състояние или експлоатация [24] или от въздухоплавателно съоръжение, използвано при качване или слизане от него. Това се обосновавало от факта, че намерението на държавите — страни по Конвенцията от Монреал, не е било въздушните превозвачи да поемат общите рискове на ежедневието. При това положение върху увреденото лице лежи тежестта да докаже настъпването на риск, който може да се осъществи само в областта на въздушния превоз. В настоящия случай обаче, предвид невъзможността да се установи причината за спорното събитие, това тълкуване би довело до отхвърляне на предявения в главното производство иск.

31. Обратно, съгласно втори подход не е необходимо да се установява настъпване на присъщ за въздушния превоз риск, за да може да се почерпи основание от член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, предвид текста на тази разпоредба, режима на отговорност, въведен от нея и необходимостта да се запази нейната ефективност. Запитващата юрисдикция намира за убедителни последните доводи. Тя уточнява, че въз основа на тях някои автори стигат до

20 В тази връзка запитващата юрисдикция се позовава на *Reuschle*, F. Montrealer Übereinkommen — Kommentar. De Gruyter, 2. ed., Berlin 2011 (коментар на член 17 от Конвенцията от Монреал, и по-специално на т. 13 и сл.).

21 Относно тези национални съдебни практики вж. също точка 43 и сл. от настоящото заключение.

22 Израз, който е в курсив в оригинала на немски език: „ein für die Luftfahrt typisches Risiko“.

23 Запитващата юрисдикция цитира *Schmid*, R. Artikel 17. — In: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht. Luchterhand, Deutschland 2016, pt. 16 et 17 (вж. също текста на английски език, *Schmid*, R. Article 17. — In: Montreal Convention. Kluwer, Nederland 2006, pt. 16 et 17), както и *Ruhwedel*, E. Der Luftbeförderungsvertrag. Luchterhand, 3. ed., Köln 1998, pt. 331. Освен това тя посочва решение на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) от 21 ноември 2017 г. (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), като все пак отбелязва, че то изисква само „връзка“ с присъщ за въздушния превоз риск. Това решение се предшества във времето от решение на Landgericht Frankfurt (Областен съд Франкфурт, Германия) от 16 декември 2005 г. (NJW-RR 2006, 704), както и от съдебната практика, цитирана от *Führich*, E. Reiserecht — Handbuch und Kommentar. C. H. Beck, München 2015, p. 1059.

24 Риск, който може например да произтича от промени във височината или скоростта на самолета.

извода, че по-специално разливането на гореща напитка по тялото на пътник представлява „злополука“, която може да ангажира отговорността на въздушен превозвач[25]. В спора в главното производство това тълкуване би довело до признаване на отговорността на въздушния превозвач.

32. Накрая, запитващата юрисдикция разглежда друг подход, описан като „междинно разрешение“, съгласно който отговорността, предвидена в посочения член 17, параграф 1, произтича от самия факт, че разглежданото събитие е настъпило на борда на самолет или при качване или слизане, без да е необходимо настъпването на риск, присъщ за въздушния превоз, но с възможност превозвачът да се освободи от отговорност, като докаже липсата на връзка с естеството или експлоатацията на въздухоплавателното средство. В случая това тълкуване също би довело да установяване на отговорността на ответника в главното производство, като се има предвид, че причината за злополуката не е могла да бъде установена.

33. *Представените пред Съда становища* по настоящото дело отразяват тези различни подходи. Ответникът в главното производство поддържа, че отговорността на въздушните превозвачи би могла да бъде ангажирана на основание член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал само когато злополуката — внезапно и неочаквано събитие, произтичащо от външна намеса, е била провокирана от присъщ на въздушния превоз риск. Рискът от телесно увреждане поради разливане на гореща напитка обаче можел да настъпи и в рамките на личния живот[26].

34. За разлика от това полското правителство отхвърля изискването за риск, присъщ на въздушния превоз, но все пак счита, че е необходима убедителна причинно-следствена връзка между съответното събитие, което трябва да е внезапно и неочаквано и с външен спрямо пътника източник, и движението или експлоатацията на въздухоплавателното средства, каквато в случая била налице[27].

35. От своя страна френското правителство и Комисията[28] считат, че разглежданото в главното производство положение действително попада в обхвата на понятието „злополука“ по смисъла на споменатия член 17, параграф 1, тъй като става въпрос за внезапно събитие, настъпило по време на въздушен превоз, което е външно спрямо личността на пострадалия, без при това да е необходимо да се установява настъпването на присъщ на въздушния превоз риск — каквато теза поддържа ответникът в главното производство, нито пък наличието на причинно-следствена връзка с този превоз — каквато теза защитава полското правителство. Това е и моето становище поради следните мотиви, които са в съответствие с изложените по-горе тълкувателни правила[29].

25 В този смисъл актът за преюдициално запитване посочва *Reuschle*, F., op. cit. бележка под линия 20, т. 15, *Stefula*, M. Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz. Verlag Österreich, Wien 2001, pt. 123 et 136 (вж. също резюмето на това издание, подготвено от *Müller-Rostin*, W., NZV, 2002, p. 75), както и *Kehrberger*, H.-P., Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen — Eine Fallstudie. Festschrift für Werner Guldimann, Luchterhand, Berlin 1997, pt. 129 et 130 (относно член 17 от Варшавската конвенция).

26 За да илюстрира в какво би могъл да се изразява конкретно свързаният с експлоатацията на въздухоплавателно средство риск за разлика от общия, ежедневен риск, ответникът в главното производство посочва разливането на гореща напитка в резултат от турбуленции, промяната във височината на полета или в наклона на въздухоплавателното средство, както и дефект в масичката — все обстоятелства, които не са били установени в спора в главното производство.

27 Според полското правителство подобна връзка произтича от това, че сервирането на горещи напитки по време на пътуване е обичайна практика на въздушните и други превозвачи, която може да е част от превозната услуга или да представлява допълнителна, пряко свързана с нея услуга.

28 Уточнявам, че в заседанието Комисията изясни позицията си, като потвърди, че се присъединява към изразената от френското правителство гледна точка.

29 Вж. точка 22 от настоящото заключение.

2. По буквалното тълкуване

36. Най-напред, що се отнася до *текста* на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, припомням [30], че достоверни са само текстовете на шестте езика на този инструмент, квалифицирани като „автентични“, а сред тях фигурират текстовете на три от официалните езици на Съюза, а именно: английски, испански и френски [31].

37. Посоченият член 17, параграф 1 предвижда, че „[п]ревозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на смърт или телесно увреждане на пътник, само при условие че злополуката, която е причинила смъртта или увреждането, е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане“.

38. В самото начало констатирам, подобно на запитващата юрисдикция, че член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал не формулира изискване отговорността на въздушния превозвач да може да се ангажира, на основание на тази разпоредба, само когато спорното събитие е било причинено от присъщ на въздушния превоз риск, както твърди ответникът в главното производство, или да има причинно-следствена връзка с естеството или експлоатацията на въздухоплавателното средство, както предлага полското правителство. Считам при това положение обаче, че ако авторите на посочената конвенция са имали намерение да предвидят подобни ограничителни критерии, те не биха пропуснали да ги предвидят изрично [32], а в случая това не е направено. Освен това подготвителните работи не дават индикации за наличието на такова намерение [33].

39. В същия смисъл, подчертавам, подобно на френското правителство, че в посочения член 17, параграф 1 е добавено важно уточнение спрямо съответната разпоредба от Варшавската конвенция [34], която го предшества във времето, а именно изразът „само при условие че“ [35], който разкрива волята на авторите да не въвеждат за отговорността на въздушния превозвач други условия, освен тези за наличието на „злополука“, настъпила при обстоятелствата и довела до последиците, които след това се посочват във въпросния член 17, параграф 1. От това уточнение според мен следва, че понятието „злополука“ по смисъла на последната разпоредба трябва да се тълкува така, че да не се стеснява неговото предметно приложно поле.

40. Във връзка с това понятие констатирам, че използваната в член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал терминология във връзка с отговорността на въздушния превозвач в случай на смърт или на причинено увреждане на пътниците се различава от използваната в параграф 2 на член 17, и в член 18 от същата конвенция във връзка с отговорността на въздушния превозвач в случай на унищожаване, загуба или повреда съответно на регистриран багаж и на товар. Всъщност за разлика от първата разпоредба последните се отнасят не до

30 Вж. също моето заключение по дело Guaitoli и др. (C-213/18, EU:C:2019:524, т. 58).

31 Относно разглеждането на текста на шестте езика, на които е съставена Конвенцията от Монреал (а именно английски, арабски, китайски, испански, френски и руски език), вж. решения от 6 май 2010 г., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, т. 24), и от 17 февруари 2016 г., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, т. 23 и 31—34).

32 Вж. за сравнение подробното определение на понятието „произшествие“, съдържащо се в член 2 от Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 година относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 2010 г., стр. 35), който обаче в съответствие с предвиденото в член 1 от него не урежда отговорността на въздушните превозвачи за разлика от Конвенцията от Монреал.

33 Запитващата юрисдикция посочва, че при изготвянето на Конвенцията от Монреал не е имало намерение да се въвежда ограничение до случаите, в които е настъпил присъщ на въздушния превоз риск, и в това отношение се позовава на решението на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд), посочено по-горе, бележка под линия 23. Уточнявам, че съгласно точка 21 от това решение, видно от съдържанието на протоколите от международната конференция, която приема посочената конвенция, за да се установи наличието на злополука, не се поставя условие за настъпването на присъща на въздухоплаването опасност.

34 Член 17 от Варшавската конвенция е предвиждал, че „[п]ревозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на смърт, нараняване или всяко друго телесно увреждане на пътник, *когато* злополуката, която е причинила увреждането, е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане“ (курсивът е мой).

35 Формулировката присъства както в текста на френски език на член 17 от Конвенцията от Монреал, така и в текстовете на английски („upon condition only“) и испански („por la sola razón“) език.

„злополука“, а до самото „събитие“, което е причинило нанесените на регистрирания багаж или на товара вреди[36]. От тази разлика според мен следва, че за да се приложи член 17, параграф 1, е необходимо събитието, причинило смърт или увреждане на пътника, не само да е настъпило на борда или при качване или слизане[37], но и да може да се квалифицира като „злополука“ според критерии, които Съдът следва да определи.

41. Макар понятието „злополука“ да се използва няколкократно в Конвенцията от Монреал, неговото съдържание не става по-ясно с оглед на останалите разпоредби, в които се съдържа[38]. Само член 28 от тази конвенция, който се отнася до авансовите плащания в случай на смърт или на причинено увреждане на пътници, посочва, че тези вреди трябва да произтичат от „злополука с въздухоплавателно средство“[39], без допълнителни уточнения.

42. Припомням, че в съответствие с предвиденото в член 31 от Виенската конвенция понятието „злополука“ съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в съответствие с „обикновеното значение, което следва да се дава на [съответния термин]“.

43. В тази връзка считам, подобно както на запитващата юрисдикция, така и на всички представили становища по настоящото дело страни, че следва да се вземе предвид тълкуването на това понятие, възприето от различни юрисдикции на държави — страни по Варшавската конвенция и/или Конвенцията от Монреал[40], евентуално за да се почерпи вдъхновение от тези съдебни прецеденти, макар Съдът да не е обвързан от тях.

44. На първо място, отбелязвам, че някои критерии, макар и с известни различия при избора на използваните от националните съдилища думи, до голяма степен се възприемат за релевантни във връзка с понятието „злополука“ по член 17 от Варшавската конвенция и член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. Според тези съдилища по същество пострадалият трябва да докаже, че събитието, което е настъпило по време на въздушния превоз, било на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане, и което е причинило изтъкваната физическа вреда, от една страна, е „внезапно“ или „необичайно“, и от друга страна, е с „външен“ спрямо личността на съответния пътник произход[41]. С други думи, не може като „злополука“ да се окачестви вредоносен факт, който произтича от собствени действия на пострадалия в отговор на обичайното, нормално и предвидимо функциониране на

36 Това важи за текста на френски език на Конвенцията от Монреал, както и за текстовете на английски (в който фигурират думите „accident“ и „event“) и на испански (в който фигурират думите „accidente“ и „hecho“) език.

37 Подчертавам, че отрязъкът от време, обхванат от член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, е по-продължителен от времетраенето на самия полет, който продължава от момента на излитане на въздухоплавателното средство до момента на неговото приземяване.

38 Тоест член 28 (озаглавен „Авансови плащания“), член 33 (озаглавен „Юрисдикция“), параграфи 2 и 3, както и член 36 (озаглавен „Последователен превоз“), параграф 2 от Конвенцията от Монреал.

39 Същото важи за текстовете на английски („aircraft accidents“) и испански („accidentes de aviación“) език. Според *Reuschle*, F., op. cit. бележка под линия 20, точка 26, следва да се прави разграничение между злополуките със самото въздухоплавателно средство (например падането му), които са предмет на уредба в член 28 от Конвенцията от Монреал, и злополуките на борда на въздухоплавателно средство, като понятието „злополука“ по смисъла на член 17 от същата включва и двата типа злополуки. Одобрявам последното съображение, но тук няма да вземам отношение във връзка с предмета на споменатия член 28.

40 Вж. точка 27 и сл. от настоящото заключение.

41 Подчертавам, че следва да не се смесва проверката на факта, че твърдяната вреда не се дължи на предразположеност на съответния пътник — проверка, която се прави на етапа на евентуалното квалифициране на спорното събитие като „злополука“ и може да основе отговорността на въздушния превозвач по член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал — с последващия въпрос дали защитата е успяла да докаже, че този пътник е допринесъл с действие или бездействие за настъпването на увреждането си, поради което въздушният превозвач би могъл да бъде освободен от отговорност съгласно член 20 от тази конвенция.

въздухоплавателното средство или който се дължи на завареното здравословно състояние на пострадалия. Консенсус в полза на тези фактори за преценка се открива по-специално [42] в американската [43], германската [44], както и във френската [45] съдебна практика. Представените по настоящото дело становища също се обединяват по този въпрос.

45. Считам, че тези критерии, които са в пълно съответствие с обичайното определение на разглежданото понятие [46], биха могли да бъдат полезни и да се възприемат от Съда по настоящото дело, за да се установи които положения могат да се квалифицират като „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. В тази връзка припомням, че според запитващата юрисдикция, според мен основателно, всички посочени по-горе критерии са изпълнени при наличието на обстоятелства като спорните в главното производство [47]. Също така други национални съдилища, най-вече американски [48], постановяват, че разливането на гореща напитка върху пътник на борда на въздухоплавателно средство представлява „злополука“ по смисъла на член 17 от Варшавската конвенция.

46. На второ място, както е посочено в акта за преюдициално запитване, констатирам, че за разлика от това е налице спор по въпроса дали на основание на посочените разпоредби следва да се изисква проверката на допълнителен критерий, свързан с наличието на „риск, присъщ на въздушния превоз“. Ответникът в главното производство твърди, че този критерий е възприет в австрийската съдебна практика [49], но запитващата юрисдикция се съмнява дали това е така, по-специално с оглед на развитието на германската юриспруденция в посока на ограничаване на значението, придавано на този критерий [50]. Освен това в американската съдебна практика, макар някои съдилища да прилагат подобен критерий [51], Върховният съд и други съдилища не

42 Вж. също *Mercadal*, B. Transports aériens. — Répertoire de droit commercial, Dalloz, Paris 2000, et. 110 sq.; *Grigorieff*, C.-I. Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal. — Revue européenne de droit de la consommation, 2012, n° 4, 662—665, както и *Letacq*, F. Fascicule 925. — Jurisclasseur Transport, Lexis360, Paris 2018, pt. 70.

43 Вж. най-вече решения на U.S. Supreme Court (Върховен съд на Съединените американски щати) от 4 март 1985 г., Air France с/у Saks (470 U.S. 392 (1985), достъпно на следния адрес в интернет: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/). В това основополагащо решение се казва, че понятието „злополука“ по смисъла на член 17 от Варшавската конвенция, която е „drafted in French by continental jurists“, обхваща „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger“, но не и случая, в който „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft“, както и че „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger“ (курсивът е мой).

44 Вж. по-специално германските решения, цитирани от *Reuschle*, F., op. cit. бележка под линия 20, точка 13.

45 Освен френските решения, посочени от авторите op. cit. бележка под линия 42, вж. решение на Cour de cassation (Касационен съд, Франция), 1re chambre civile, от 15 януари 2014 г. (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, както и съдебните прецеденти, посочени в интернет на следния адрес: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId= 1262213182&fastPos= 2).

46 Тъй като думата „злополука“ произлиза от латинското „*accidens* — нещо със случаен характер“ — според *Cornu*, G. e.a., Vocabulaire juridique, 12. ed., PUF, Paris 2018, p. 11 се определя като „непредвидено увреждащо събитие или неумишлено действие“ или според Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405) като „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm“.

47 Вж. точка 28 от настоящото заключение.

48 Вж. например решения на U.S. District Court of Puerto Rico (Федерален окръжен съд Пуерто Рико, САЩ) от 17 юни 1988 г., Diaz Lugo с/у American Airlines, Inc. (686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), достъпно на следния адрес в интернет: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/), както и на U.S. District Court of California (Федерален окръжен съд Калифорния, САЩ) от 15 май 2007 г., Wipranik с/у Air Canada и др. (2007 WL 2441066, достъпно на следния адрес в интернет: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 В този смисъл ответникът в главното производство цитира решение на Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия) от 2 юли 2015 г. (2 Ob 58/15s, достъпно на следния адрес в интернет: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Вж. съображенията на този съд, изложени в бележки под линия 23 и 33 от настоящото заключение.

51 Вж. например решение на U.S. District Court of New York (Федерален окръжен съд Ню Йорк, САЩ) от 10 януари 2017 г., Lee с/у Air Canada (228 F. Supp. 3d 302 (2017), достъпно на следния адрес в интернет: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), както и съдебната практика, цитирана от *Naveau*, J., *Godfroid*, M. et *Frühling*, P. Précis de droit aérien. Bruylant, Bruxelles, 2. ed., 2006, pt. 214.

възприемат подобен ограничителен подход [52]. Накрая, отбелязвам, че във френската съдебна практика в някои случаи е правено изследване за свойствен за въздушния превоз риск за целите на член 17 от Варшавската конвенция, без обаче то да се поставя пряко под призмата на понятието „злополука“ и да е запазило актуалността си към днешна дата [53].

47. От своя страна, както посочих най-напред [54], считам, че изискването за подобен риск, чието възприемане от съдебната практика ми се струва, че е останало ограничено, изобщо не е отразено в използваната в член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал терминология. Позицията ми се подсилва с оглед на целите на тази разпоредба.

3. По телеологичното тълкуване

48. Подобно на запитващата юрисдикция и френското правителство [55], считам, че не би било в съответствие с целите на Конвенцията от Монреал, и по-специално с тези на член 17, параграф 1 от нея, да се налага на лицето, което иска обезщетение за физическо увреждане на основание на тази разпоредба, да докаже наличието на „риск, присъщ на въздушния превоз“, или на убедителна причинно-следствена връзка с този превоз — условия, които трябва да бъдат потвърдени, съответно според ответника в главното производство и според полското правителство, за да може дадено събитие да се квалифицира като „злополука“ по смисъла на посочената разпоредба.

49. Най-напред, отбелязвам, че Конвенцията от Монреал цели да постигне *уеднаквяване* на правилата, приложими в областите, попадащи в приложното ѝ поле, и по-специално тук в областта на отговорността на въздушните превозвачи. В пета алинея от преамбюла ѝ се посочва, че държавите — страни по този инструмент, са имали за цел „по-нататъшна хармонизация и систематизиране на някои правила, уреждащи международния въздушен превоз“, тоест да укрепят въведената по-рано с Варшавската конвенция единна система [56]. Освен това член 29 от Конвенцията от Монреал предвижда, че съдебно дело за обезщетение, включително на основание член 17, параграф 1, може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в тази конвенция, а това изключва прилагането на националноправни норми за уреждането на отговорността на въздушните превозвачи, попадащи в приложното ѝ поле [57].

50. Ето защо считам, че не следва да се възприема тълкуване на понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, което би довело до въвеждането на ограничителни условия за исковете, основани на тази разпоредба, каквито авторите на посочената конвенция не са имали предвид дори имплицитно, като например изискването за „риск, присъщ на въздушния превоз“, или за причинно-следствена връзка с този превоз. Според

52 Вж. цитираното по-горе решение в бележка под линия 43, както и съдебната практика, цитирана от *Tompkins*, G. N. Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States — From Warsaw 1929 to Montreal 1999. Kluwer, Nederland 2010, pt. 8.5.5 et 8.9.1—8.9.17, както и от *Diederiks-Verschoor*, I. H. An Introduction to Air Law. Kluwer, Nederland 2012, 153—160.

53 *Mercadal*, B., op. cit., бележка под линия 42, точки 117—124, както и *Letacq*, F., op. cit. бележка под линия 42, точка 57, които посочват, че във Франция по-рано е съществувало изискване за наличието на рискове, присъщи на въздухоплаването и експлоатацията на въздухоплавателни средства, за да се счита, че е налице качване и слизане по смисъла на член 17, но впоследствие този критерий е престанал да се прилага там, както и в англо-саксонските страни.

54 Вж. точка 38 от настоящото заключение.

55 Вж. също в този смисъл авторите op. cit. бележка под линия 25.

56 Относно засилването на защитата на пътниците вж. точка 59 от настоящото заключение.

57 Член 29 предвижда дерогация от принципа на изключителност на режима, установен с посочената конвенция, като по въпросите „кои лица имат право да завеждат дело и какви са съответните им права“, препраща към приложимите към спора норми на националното право.

мен този подход се подкрепя от данните, съдържащи се в преамбюла на Регламент № 889/2002, и по-специално в съображение 7 от него, според което разпоредбите на Конвенцията от Монреал, които имат защитна цел, следва да се тълкуват в полза на пътниците и зависимите от тях лица [58].

51. В това отношение припомням, че Съдът вече многократно е посочвал, че от преамбюла на Конвенцията от Монреал [59] следва, че държавите — страни по нея, са имали за цел *по същество* „[да осигурят] защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и […] справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване“, както и „постигане на справедливо равновесие на интересите“, които са засегнати. Следователно посочените държави са възприели режим на стриктна отговорност на въздушните превозвачи [60], като същевременно са гарантирали запазването на равновесие между интересите на въздушните превозвачи и тези на пътниците [61].

52. Ако се приеме обаче, че събитието, което е в основата на вреда, попадаща в обхвата на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, трябва да се отличава със спецификите, свойствени на въздушния превоз, това би довело до ограничаване, ако не и до лишаване на пътника от неговите права, поради последиците, които този критерий би имал не само по отношение на доказателствената тежест, но и на полезното действие на посочената разпоредба.

53. Всъщност, от една страна, тъй като увреденото лице няма достъп до всички технически данни относно движението на въздухоплавателното средство или въздушната експлоатация, с които разполага само въздушният превозвач, за него би било изключително трудно да докаже съществуването на присъщ на въздушния превоз риск или дори на причинно-следствена връзка с него, за да може да поиска обезщетение на основание на посочения член 17, параграф 1.

54. От друга страна, предвиденото в него правило в голяма степен би се оказало лишено от съдържание при наличието на подобни изисквания, тъй като редица вредоносни събития ще трябва да се изключат от квалификацията „злополука“ по смисъла на тази разпоредба, тъй като биха могли да настъпят по подобен начин при обстоятелства, различни от тези на въздушния превоз, тоест в ежедневието. Това изключване би довело до значително намаляване на случаите, в които отговорността на даден въздушен превозвач ще може да бъде ангажирана на основание на посочената разпоредба, като се сведат само до най-тежките злополуки във въздушния превоз, например силни турбуленции или разбиване на въздухоплавателното средство.

55. Предходните съображения, свързани с текста на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал и с нейните цели, се потвърждават от анализ на контекста, в който се вписва тази разпоредба.

4. По контекстуалното тълкуване

56. Според мен, за да се направи исканото тълкуване на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, и по-специално на понятието „злополука“, което се съдържа в него, е уместно, както се вижда от акта за преюдициално запитване и всички представени пред Съда становища, да се вземе предвид *режимът на отговорност* на въздушните превозвачи, който произтича от тази разпоредба, разгледана във връзка с други разпоредби от посочената конвенция.

58 Вж. откъсите от този преамбюл, цитирани в точка 9 от настоящото заключение.

59 По-конкретно, с оглед на трета и пета алинея от посочения преамбюл.

60 Ще изложа съдържанието на този режим в точка 56 и сл. от настоящото заключение.

61 Вж. по-специално решения от 6 май 2010 г., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, т. 30 и сл.), от 22 ноември 2012 г., Espada Sánchez и др. (C-410/11, EU:C:2012:747, т. 29 и 30), от 17 февруари 2016 г., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, т. 38 и 48), и от 12 април 2018 г., Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, т. 34 и 43).

57. Съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал в случай на смърт или телесно увреждане на пътник въздушният превозвач е отговорен по право, само при условие че злополуката е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или при качване или слизане[62]. Освен това член 21 от тази конвенция предвижда в параграф 1, че когато вредата не надвишава определен праг на обезщетение[63], както е в случая[64], превозвачът не може да се освободи от тази обективна отговорност, а в параграф 2, че над този праг той може да се освободи от отговорност по презумирана вина, ако докаже, че вредата или не произтича от самия него, негови служители или агенти, или вина за нея носи само трето лице. Накрая, в съответствие с член 20 от посочената конвенция, и в двата случая, посочени в член 21, превозвачът може да ограничи или дори да изключи своята отговорност, ако докаже вина на увреденото лице, каквато в спора в главното производство е отхвърлена[65].

58. От всички тези разпоредби следва, че авторите на Конвенцията от Монреал са предвидили режим на отговорност, благоприятстващ увредения пътник, тъй като последният е длъжен да докаже не вината на въздушния превозвач, неговите служители или агенти, а само собствената си вреда, както и наличието на причинно-следствена връзка между нея и правопораждащия факт, който може да се квалифицира като „злополука“. В посочените разпоредби изобщо не се споменава необходимостта пътникът да докаже, че се е проявил риск, присъщ за въздушния превоз, или че вредоносното събитие е пряко свързано с този превоз, тъй като произтича от естеството или експлоатацията на въздухоплавателното средство. Едва на по-късен етап, след като се установи наличието на „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, въздушният превозвач може евентуално в своя защита да потърси намаляване на отговорността си и дори да се освободи изцяло от нея, като представи достатъчно доказателства, каквито по-специално изисква член 20 от същия инструмент.

59. Освен това *съпоставянето* на режима на отговорност, произтичащ понастоящем от Конвенцията от Монреал, в случай на злополука, причиняваща смърт или телесно увреждане, с режима, предвиден от Варшавската конвенция, свидетелства особено ясно за намерението да се засили защитата на пътниците, от което се е ръководело приемането на този по-нов инструмент[66]. Всъщност в рамките на Варшавската конвенция в посочените хипотези е съществувала само отговорност поради презумирана вина на въздушния превозвач[67], която в Конвенцията от Монреал вече е уредена като по-стриктна. Освен това Варшавската конвенция е предвиждала таван за обезщетението, което може да се дължи от въздушните превозвачи[68], а в

62 Относно израза „само при условие че“, използван в тази разпоредба, вж. точка 39 от настоящото заключение.

63 А именно 100 000 специални права на тираж (СПТ) за всеки пътник — сума, която, считано от 30 декември 2009 г., възлиза на 113 100 СПТ (относно посочената система на две равнища и ревизията на приложимия праг вж. ръководството, достъпно на следния адрес в интернет: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Уточнявам, че съгласно член 23 от конвенцията в случай на съдебно производство конверсията във валутата на държава, която, подобно на Република Австрия, е член на Международния валутен фонд (МВФ), се извършва според стойността в специални права на тираж към датата на постановяване на съдебното решение с помощта на прилагания ежедневно от МВФ метод, публикуван на неговия уебсайт (вж. https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 С оглед на размера на поисканото обезщетение (вж. т. 15 от настоящото заключение).

65 Вж. точка 23 от настоящото заключение.

66 В този смисъл вж. също точка 21 от решението на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд), посочено по-горе в бележка под линия 23.

67 Вж. член 17 от Варшавската конвенция във връзка с член 20 от нея, който е предвиждал, че презумпцията за отговорност на въздушния превозвач е оборима.

68 В съответствие с член 22, параграф 1 от Варшавската конвенция. Относно преразглеждането на първоначално предвидените в нея прагови стойности вж. *Grigorieff*, C.-I., op. cit., бележка под линия 42, стр. 653—656.

Конвенция от Монреал това ограничение е отпаднало. Волята за втвърдяване на режима на отговорност на въздушните превозвачи с цел осигуряване на по-добро обезщетяване на физически увреждания (смърт или телесно увреждане) на пътниците е отразена и в съображенията на Регламент № 889/2002[69].

60. Съобразяването с това развитие затвърждава становището ми, че понятието „злополука“, съдържащо се в посочения член 17, параграф 1, не би могло да се тълкува в смисъл, че изисква наличието на риск, присъщ на въздушния превоз, или на пряка връзка с него — критерии, които не биха били в съответствие нито със сегашния смисъл на това понятие, с целите на Конвенцията от Монреал, нито пък със съдържанието на въведения от нея режим на отговорност. В този смисъл обстоятелства като тези по спора в главното производство според мен могат да попаднат в посоченото понятие, както изглежда е склонна да приеме запитващата юрисдикция.

61. В заключение, считам, че член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че „злополука“, на която може да се основава отговорността на въздушния превозвач съгласно тази разпоредба, представлява всяко събитие, причинило смърт или телесно увреждане на пътник, настъпило на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане, което е внезапно или необичайно и е с външен спрямо личността на съответния пътник произход, без да е необходимо да се изследва дали това събитие се дължи на риск, присъщ на въздушния превоз, или е пряко свързано с този превоз.

V. Заключение

62. С оглед на изложените съображения предлагам на Съда да отговори на поставения от Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия) преюдициален въпрос по следния начин:

„Член 17, параграф 1 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. и одобрена от името на Европейската общност с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г., трябва да се тълкува в смисъл, че „злополука“, на която може да се основава отговорността на въздушния превозвач съгласно тази разпоредба, представлява всяко събитие, причинило смърт или телесно увреждане на пътник, настъпило на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане, което е внезапно или необичайно и е с външен спрямо личността на съответния пътник произход, без да е необходимо да се изследва дали това събитие се дължи на риск, присъщ на въздушния превоз, или е пряко свързано с този превоз“.

69 Съображения 7 и 10 от този регламент посочват, че „[той] и Конвенцията от Монреал засилват защитата на пътниците“ и е „[ц]елесъобразно [...] да се въведе система за неограничена отговорност в случай на смърт или на нараняване на пътници в рамките на една сигурна и модерна система на въздушен превоз“. Значителното подобряване на режима за обезщетяване на пътниците, пострадали от злополуки при въздушен превоз, особено относно доказателствената тежест, се подчертава и от официалните доклади, публикувани във Франция и Швейцария, достъпни съответно на следните адреси в интернет: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf и https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.