Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØEJA,
predstavljeni 26. septembra 2019[1]

Zadeva C-532/18

GN, katere zakoniti zastopnik je HM,
proti
ZU kot stečajni upraviteljici družbe Niki Luftfahrt GmbH

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija))

„Predhodno odločanje – Letalski prevoz – Montrealska konvencija – Člen 17(1) – Odgovornost letalskih prevoznikov v zvezi s potniki – Pojem ‚nesreča' – Telesna poškodba potnika zaradi razlitja vročega napitka na letalu med letom"

I. Uvod

1. Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija), se nanaša na razlago člena 17(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz[2] (nadaljevanju: Montrealska konvencija), ki določa pogoje, pod katerimi lahko potnik, ki je med letom utrpel telesno poškodbo, uveljavlja odgovornost letalskega prevoznika, ki je ta let opravil.

2. Ta predlog spada v okvir spora med mladoletno potnico, ki jo zastopa njen oče, in subjektom, pristojnim za likvidacijo letalskega prevoznika. Tožeča stranka v postopku v glavni stvari zahteva odškodnino za oparine, povzročene zaradi razlitja vroče pijače iz nepojasnjenega vzroka med mednarodnim letom, ki ga je opravil navedeni letalski prevoznik.

3. Sodišče je prvič pozvano, naj opredeli obseg pojma „nesreča" v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije, zlasti z vidika meril za uporabo, ki so jih že upoštevala nekatera nacionalna sodišča. Natančneje, v bistvu mu je postavljeno vprašanje, ali je nujno, da je bil dogodek, ki se je zgodil na letalu, ne samo nenaden ali neobičajen in z vidika zadevnega potnika povzročen od zunaj, ampak je moral biti tudi posledica tveganja, tipičnega za letalski prevoz, ali povezan s tem prevozom. Iz razlogov, predstavljenih v teh sklepnih predlogih, menim, da morajo biti izpolnjena samo prva, ne pa tudi zadnja od teh meril.

1 Jezik izvirnika: francoščina.

2 Evropska skupnost je to konvencijo, sklenjeno 28. maja 1999 v Montrealu, podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491). Za Evropsko unijo je začela veljati 28. junija 2004.

II. Pravni okvir

A. Montrealska konvencija

4. V preambuli Montrealske konvencije je v tretjem odstavku med drugim navedeno, da države pogodbenice „prizna[vajo] pomen[] zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potreb[o] po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje“. V petem odstavku preambule je navedeno, da „je skupna dejavnost držav za nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, z novo konvencijo najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov“.

5. Člen 17 Montrealske konvencije, naslovljen „Smrt in poškodbe potnikov – škoda na prtljagi“, v odstavku 1 določa, da je „[p]revoznik […] odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem“.

6. Člen 20 te konvencije, naslovljen „Razbremenitev odgovornosti“, določa, da „[č]e prevoznik dokaže, da je škodo povzročila ali k njej prispevala malomarnost ali drugo nedopustno dejanje ali opustitev osebe, ki zahteva odškodnino, ali njen pravni predhodnik, je prevoznik v celoti ali delno razbremenjen odgovornosti do vlagatelja zahtevka, če je taka malomarnost ali nedopustno dejanje ali opustitev povzročila škodo ali k njej prispevala. Če zaradi smrti ali poškodbe potnika odškodnino zahteva druga oseba in ne potnik, je prevoznik prav tako v celoti ali delno razbremenjen odgovornosti, če dokaže, da je škodo povzročila ali k njej prispevala malomarnost ali drugo neupravičeno ravnanje ali opustitev dejanja navedenega potnika. Ta člen se uporablja za vse določbe o odgovornosti v tej konvenciji, vključno z odstavkom 1 člena 21“.

7. Člen 21 navedene konvencije, naslovljen „Odškodnina v primeru smrti ali poškodbe potnikov“, se glasi:

„1. Prevoznik ne more izključiti ali omejiti svoje odgovornosti za škodo, ki izhaja iz odstavka 1 člena 17 in ne presega 100000 posebnih pravic črpanja.

2. Prevoznik ni odgovoren za škodo, ki izhaja iz odstavka 1 člena 17 in za vsakega potnika presega 100000 posebnih pravic črpanja, če dokaže, da:

(a) taka škoda ni bila posledica malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve prevoznika, njegovih uslužbencev ali pooblaščencev; ali

(b) je taka škoda nastala izključno zaradi malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve tretje osebe.“

8. Člen 29 iste konvencije, naslovljen „Podlaga za zahtevke“, določa, da se lahko „[p]ri prevozu potnikov, prtljage in tovora […] vsak zahtevek za odškodnino, ne glede na pravni temelj, ki je lahko ta konvencija, pogodba, nedopustno ravnanje ali drug pravni temelj, vloži le pod pogoji in omejitvami odgovornosti, kakor so določeni v tej konvenciji, brez poseganja v vprašanje, kdo so osebe, ki imajo pravico tožiti, in kakšne so njihove pravice. V takšni tožbi ni mogoče zahtevati kaznovalne, odvračilne ali druge odškodnine, katere namen ni povračilo škode.“

B. Pravo Unije

9. V uvodnih izjavah od 5 do 7 in 10 Uredbe (ES) št. 889/2002[3] o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru nesreč[4] je navedeno:

„(5) Skupnost je podpisala Montrealsko konvencijo in s tem potrdila namero, da postane z ratifikacijo njena pogodbenica.

(6) Uredbo Sveta (ES) št. 2027/97 […] je treba spremeniti zaradi uskladitve z določbami Montrealske konvencije in s tem oblikovati enoten sistem odgovornosti v mednarodnem letalskem prevozu.

(7) Ta uredba in Montrealska konvencija pomenita okrepitev zaščite potnikov in od njih odvisnih oseb ter se ju ne sme razlagati kot zmanjšanje njihove zaščite glede na zakonodajo, ki velja na dan sprejetja te uredbe.

[…]

(10) Primerno je predvideti sistem neomejene odgovornosti v primeru smrti ali poškodbe potnikov v smislu varnega in modernega sistema letalskega prometa.“

10. Člen 1 Uredbe št. 2027/97, kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 889/2002 (v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97), določa, da se „[s] to uredbo […] izvaja ustrezne določbe Montrealske konvencije v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage ter se določa nekatere dodatne določbe. Področje uporabe teh določb se razširi na letalski prevoz znotraj posamezne države članice.“

11. Člen 2(2) Uredbe št. 2027/97 določa, da so „[p]ojmi iz te uredbe, ki niso opredeljeni v odstavku 1, […] enakovredni tistim, ki so uporabljeni v Montrealski konvenciji“.

12. Člen 3(1) navedene uredbe določa, da „[o]dgovornost letalskega prevoznika Skupnosti v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost“.

III. Spor o glavni stvari, vprašanje za predhodno odločanje in postopek pred Sodiščem

13. Avgusta 2015 je bila tožeča stranka v postopku v glavni stvari, takrat stara šest let, potnica na letu iz Španije v Avstrijo, ki ga je opravil letalski prevoznik Niki Luftfahrt GmbH, družba avstrijskega prava.

14. Otrok je sedel zraven očeta, ki mu je stevardesa med letom prinesla lonček z vročo kavo brez pokrovčka in ga odložila na zložljivo odlagalno polico pred njim. Lonček je nato začel drseti in njegova vsebina se je razlila po otroku, ki je po delu telesa utrpel oparine druge stopnje. Ni bilo mogoče ugotoviti, ali se je lonček prevrnil zaradi pomanjkljivosti odlagalne police ali tresenja letala.

15. Tožeča stranka v glavni stvari, katere zakoniti zastopnik je njen oče, je vložila tožbo, s katero predlaga, naj se družbi Niki Luftfahrt na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije naloži povračilo škode kot posledice nesreče, ki se je zgodila med navedenim letom, v višini 8500 EUR, skupaj z obrestmi in stroški.

3 Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 6, str. 246).

4 Uredba Sveta z dne 9. oktobra 1997 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489).

16. Stečajni upravitelj letalskega prevoznika, ki je sedaj v stečaju, je zavrnil obstoj odgovornosti, pri čemer je trdil, da ni šlo za nesrečo v smislu te določbe, saj naj se lonček s kavo ne bi prevrnil zaradi „nenadnega in nepričakovanega dogodka“. Nikakor naj se ne bi uresničilo „tveganje, ki je tipično za letalski prevoz“, čeprav bi moral biti izpolnjen tudi ta pogoj.

17. Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) je s sklepom z dne 15. decembra 2015 ugodilo predlogu tožeče stranke v postopku v glavni stvari. Menilo je, da se je v okoliščinah obravnavane zadeve zgodila „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije, saj se je lonček s kavo prevrnil zaradi „neobičajnega dogodka, povzročenega od zunaj“. Poleg tega je razsodilo, da se je uresničilo „tveganje, ki je tipično za letalski prevoz“, ker naj bi se letalo med obratovanjem različno nagibalo, kar ima lahko za posledico, da predmeti, ki so v letalu odloženi na vodoravni površini, začnejo drseti, ne da bi bil za to potreben poseben letalski manever. Nazadnje je ugotovilo, da krivda letalskega prevoznika ni podana, ker je strežba vročih napitkov v lončkih brez pokrova običajna in družbeno sprejemljiva praksa.

18. Oberlandesgericht Wien (višje deželno sodišče na Dunaju, Avstrija) je s sodbo z dne 30. avgusta 2016 spremenilo odločbo, izdano na prvi stopnji, potem ko je ugotovilo, da je odgovornost letalskega prevoznika izključena, ker naj bi bile s členom 17 Montrealske konvencije zajete izključno nesreče, ki so posledica „tveganja, ki je tipično za letalski prevoz“, in ker tožeči stranki v postopku v glavni stvari v obravnavani zadevi tega dokaza ni uspelo predložiti.

19. Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče), pri katerem je bila vložena revizija, je s sklepom z dne 26. junija 2018, ki je v sodno tajništvo Sodišča prispel 14. avgusta 2018, prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali gre za ‚nesrečo‘ v smislu člena 17(1) [Montrealske konvencije], ki pomeni podlago za odgovornost prevoznika, če lonček z vročo kavo, ki je na letalu med letom odložen na odlagalni polici na sprednjem sedežu, iz nepojasnjenega vzroka začne drseti in se prevrne, zaradi česar potnik utrpi oparine?“

20. Pisna stališča so Sodišču predložile tožena stranka v postopku v glavni stvari, poljska vlada in Evropska komisija. Francoska vlada in Komisija sta na obravnavi 19. junija 2019 predstavili ustna stališča.

IV. Analiza

A. Uvodne ugotovitve

21. Najprej naj opozorim, da se Montrealska konvencija po navedbah predložitvenega sodišča uporablja v okoliščinah spora o glavni stvari, ker se je sporni dogodek zgodil med mednarodnim letom v smislu člena 1 te konvencije, saj sta bila kraj odhoda in namembni kraj tega leta na ozemlju dveh držav pogodbenic [5]. V zvezi s tem naj poudarim, da so države članice Unije na področjih, zajetih

5 In sicer Kraljevine Španije in Republike Avstrije.

z Montrealsko konvencijo, svoje pristojnosti, kar zadeva odgovornost za škodo v primeru smrti ali poškodbe potnika [6], prenesle na Unijo in da v skladu s členom 3(1) Uredbe št. 2027/97 odgovornost „letalskega prevoznika Skupnosti“ v zvezi s potniki [7], kot se zdi v obravnavni zadevi, urejajo vse določbe navedene konvencije v zvezi s tako odgovornostjo [8].

22. Dalje naj spomnim [9], da so določbe Montrealske konvencije sestavni del pravnega reda Unije [10], tako da je Sodišče pristojno za odločanje o njeni razlagi, ob spoštovanju pravil mednarodnega prava, ki so zavezujoča za Unijo, zlasti člena 31 Dunajske konvencije [11], v skladu s katerim se pogodba razlaga v dobri veri v skladu z običajnim pomenom izrazov v mednarodni pogodbi v njihovem kontekstu ter glede na njen predmet in namen [12]. Ker je poleg tega cilj Montrealske konvencije poenotenje pravil o mednarodnem letalskem prevozu, je Sodišče že razsodilo, da je treba pojme, navedene v tej konvenciji, ki pa v njej niso opredeljeni, „razlagati enotno in samostojno, ne glede na različne pomene, ki jih tema pojmoma pripisujejo notranji pravni redi držav pogodbenic te konvencije“ [13].

23. Nazadnje, iz ustaljene sodne prakse Sodišča izhaja, da morajo v okviru postopka predhodnega odločanja izključno nacionalna sodišča opredeliti dejanski in pravni okvir spora, o katerem odločajo [14]. V zvezi s tem naj navedem, da v obravnavani zadevi velja, kot je izrecno navedeno v vprašanju za predhodno odločanje, da ni bilo mogoče ugotoviti, zakaj se je lonček s kavo prevrnil na tožečo stranko v postopku v glavni stvari. Poleg tega je iz predložitvenega sklepa razvidno, da ugovor sokrivde žrtve, ki ga je sprva podala tožena stranka v postopku v glavni stvari, ni več predmet nacionalnega postopka [15]. Sodišče se mora torej izreči o razlagi, za katero je zaprošeno, pri čemer mora izhajati iz teh ugotovitev predložitvenega sodišča.

B. Pojem „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije

1. Predmet vprašanja za predhodno odločanje in uveljavljana stališča

24. Sodišče je v obravnavani zadevi v bistvu pozvano, naj odloči, ali je treba pojem „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da vključuje primer, ko se lonček z vročo kavo, odložen na zložljivo polico v letalu med letom, iz neopredeljenega razloga prevrne in potniku povzroči oparino, pri čemer bi lahko ta potnik na podlagi navedene določbe nato od zadevnega letalskega prevoznika zahteval izplačilo odškodnine za to telesno poškodbo.

6 Glej v tem smislu točko 4 izjave o pristojnosti Evropske skupnosti za zadeve, urejene z Montrealsko konvencijo, pri čemer je ta izjava vključena v listino Skupnosti o odobritvi, deponirano 29. aprila 2004, in na voljo na spletni strani: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Ta je v členu 2(1)(b) navedene uredbe opredeljen kot letalski prevoznik z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica v skladu z določbami Uredbe Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 2, str. 3), ki je bila z učinkom od 1. novembra 2008 razveljavljena in nadomeščena z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1008/2008 z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL 2008, L 293, str. 3).

8 Glej zlasti sodbe z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, točka 18); z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi (C-410/11, EU:C:2012:747, točka 19); z dne 26. februarja 2015, Wucher Helicopter in Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, točka 35), in z dne 9. septembra 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, točka 25 in naslednje).

9 Glej tudi moje sklepne predloge v zadevi Guaitoli in drugi (C-213/18, EU:C:2019:524, točka 29).

10 Od datuma začetka veljavnosti, navedenega v opombi 2 teh sklepnih predlogov.

11 Konvencija o pravu mednarodnih pogodb, sklenjena 23. maja 1969 na Dunaju (*Recueil des traités des Nations unies*, zv. 1155, str. 331).

12 Glej zlasti sodbe z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi (C-410/11, EU:C:2012:747, točke od 20 do 22); z dne 17. februarja 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, točki 23 in 24), in z dne 12. aprila 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, točke od 19 do 22).

13 Glej v tem smislu sodbo z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, točki 21 in 22), ki se nanaša na pojem „škoda“, na katerem temelji člen 22(2) navedene konvencije.

14 V skladu s členom 267 PDEU, ki temelji na jasni delitvi nalog med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, so za presojo dejanskega stanja v zadevi pristojna navedena sodišča (glej zlasti sodbi z dne 19. julija 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, točka 30, in z dne 7. avgusta 2018, Prenninger in drugi, C-329/17, EU:C:2018:640, točka 27).

15 Predložitveno sodišče ni pojasnilo, ali se je razprava v postopku v glavni stvari nanašala na morebitno krivdo poškodovane mladoletnice in/ali njenega očeta, ki je rokoval z lončkom s kavo in ki jo zastopa v tem postopku.

25. Čeprav je vprašanje, ki ga postavlja predložitveno sodišče, oblikovano tako, da se nanaša na okoliščine spora o glavni stvari, je po mojem mnenju vseeno bolje, če Sodišče ne poda odgovora, ki bi veljal samo za ta posamezni primer, temveč to priložnost izkoristi za razlago zadevnega pojma, s katero določi abstraktna in torej splošnejša merila za presojo [16]. Poudariti je treba, da je to prva zadeva, v kateri mora Sodišče razložiti navedeni pojem.

26. V zvezi s tem tako kot predložitveno sodišče ugotavljam, da Montrealska konvencija ne vsebuje opredelitve pojma „nesreča“, čeprav je nastop takega dogodka očitno odločilen pogoj za uveljavljanje odgovornosti letalskega prevoznika na podlagi člena 17(1) navedene konvencije, če potnik utrpi fizično škodo (telesno poškodbo ali smrt) [17]. Prav tako je bil ta izraz vključen v enakovredno določbo, tj. člen 17 Varšavske konvencije [18], ki je bila nadomeščena z Montrealsko konvencijo [19], vendar v tem prvem instrumentu prav tako ni bil opredeljen.

27. Vendar so nekatera nacionalna sodišča razvila sodno prakso, na katero se predložitveno sodišče izrecno sklicuje in ki se nanaša na pojem „nesreča“ v smislu Varšavske konvencije in/ali Montrealske konvencije [20]. Naj poudarim, da kljub razlikam med členom 17 Varšavske konvencije in členom 17(1) Montrealske konvencije menim, da je treba pri razlagi druge od teh določb kljub vsemu upoštevati tudi odločitve, ki se nanašajo na prvo, saj sta si vsebinsko enakovredni [21].

28. Predložitveno sodišče navaja, da se mu zdi člen 17(1) Montrealske konvencije v obravnavani zadevi upoštevan, saj je telesna poškodba, ki jo je utrpela tožeča stranka v postopku v glavni stvari, glede na terminologijo, ki jo uporabljajo navedena nacionalna sodišča, posledica „nenadnega“ dogodka, povzročenega „od zunaj“, ki je žrtvi povzročil „nepričakovano škodo“. Poudarja, da je spor o glavni stvari osredotočen na vprašanje, ali se za „nesrečo“ v smislu te določbe poleg izpolnitve navedenih meril domneva, da se je uresničilo „tveganje, ki je tipično za letalski prevoz“ [22].

29. To sodišče opozarja na razlike med različnimi pristopi glede nujnosti izpolnitve tega zadnjega merila ob upoštevanju nekaterih odločb, ki so jih izdala sodišča držav podpisnic Varšavske in/ali Montrealske konvencije, in različnih stališč v pravni teoriji.

16 Sodišče namreč lahko v okviru sodelovanja, vzpostavljenega s členom 267 PDEU, med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, ki morajo neposredno in vzajemno prispevati k enotni uporabi prava Unije v vseh državah članicah, glede na podatke, ki jih je zagotovilo predložitveno sodišče, iz besedila vprašanja za predhodno odločanje razbere elemente, ki spadajo v okvir razlage prava Unije. Tako je lahko obveljalo, da sodišče, kadar se zdi, da je cilj postavljenega vprašanja neposredna uporaba prava Unije v sporu o glavni stvari, dejansko želi razlago tega prava za rešitev tega spora (glej zlasti sodbe z dne 18. januarja 1979, van Wesemael in drugi, 110/78 in 111/78, EU:C:1979:8, točka 21; z dne 17. novembra 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, točka 21; z dne 8. novembra 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, točka 32, in z dne 13. februarja 2014, Crono Service in drugi, C-419/12 in C-420/12, EU:C:2014:81, točki 28 in 29).

17 Poleg tega člen 2(2) Uredbe št. 2027/97 v zvezi s pojmi, kot je „nesreča“, ki jih ta uredba vsebuje, vendar v njej niso opredeljeni, napotuje na Montrealsko konvencijo.

18 Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, podpisana 12. oktobra 1929 v Varšavi. Naj poudarim, da je bil izraz „nesreča“ brez podrobnejše določitve uporabljen tudi v členu 30(2) te konvencije, pri čemer se je nanašal na primer, ki ni upoštevan v obravnavani zadevi, tj. primer letalskih prevozov, ki jih bo drug za drugim opravljalo več prevoznikov.

19 Glej preambulo in člen 55 Montrealske konvencije.

20 Predložitveno sodišče se v zvezi s tem sklicuje na Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, 2. izd., 2011, komentar člena 17 Montrealske konvencije, zlasti točka 13 in naslednje.

21 V zvezi s temi nacionalnimi sodišči glej tudi točko 43 in naslednje teh sklepnih predlogov.

22 Izraz, ki je poudarjen v nemškem izvirniku: „ein für die Luftfahrt typisches Risiko“.

30. V skladu s prvim pristopom, ki naj bi mu po navedbah predložitvenega sodišča sledila večina nemške pravne teorije in sodne prakse [23], bi bilo treba pojem „nesreča“ omejiti na primere, v katerih se je uresničilo tveganje, ki izhaja iz tipičnega delovanja, stanja ali upravljanja zrakoplova [24] ali naprave, ki se uporablja pri vkrcanju ali izkrcanju. To naj bi upravičevalo dejstvo, da namen držav podpisnic Montrealske konvencije ni bil, da letalski prevozniki prevzamejo splošna tveganja iz vsakdanjega življenja. Zato naj bi breme dokazovanja, da se je uresničilo tveganje, ki lahko nastane zgolj na področju letalskega prevoza, nosil oškodovanec. Ker pa v obravnavani zadevi ni mogoče določiti vzroka spornega dogodka, naj bi taka razlaga pomenila, da se tožba, ki jo je vložila tožeča stranka v postopku v glavni stvari, zavrne.

31. Nasprotno pa naj v skladu z drugim pristopom ne bi bilo nujno dokazati, da se je uresničilo tveganje, tipično za letalski prevoz, da bi se bilo mogoče opreti na člen 17(1) Montrealske konvencije, glede na besedilo te določbe, ureditev odgovornosti, ki jo vzpostavlja, in potrebo po ohranitvi njene učinkovitosti. Predložitveno sodišče meni, da so te zadnje trditve prepričljive. Pojasnjuje, da so nekateri avtorji na podlagi tega sklepali, da se za „nesrečo“, za katero bi lahko bil odgovoren letalski prevoznik, med drugim šteje razlitje vročega napitka po telesu potnika [25]. V sporu o glavni stvari naj bi taka razlaga pomenila, da se prizna odgovornost letalskega prevoznika.

32. Nazadnje, predložitveno sodišče predvideva še drug pristop, ki ga označuje kot „vmesno rešitev“ in v skladu s katerim bi odgovornost, določena v navedenem členu 17(1), izhajala iz preprostega dejstva, da se je obravnavani dogodek zgodil na letalu ali med vkrcavanjem ali izkrcavanjem, ne da bi se moralo uresničiti tveganje, tipično za letalski prevoz, vendar se lahko prevoznik te odgovornosti razbremeni, če dokaže neobstoj povezave z delovanjem ali upravljanjem zrakoplova. V obravnavani zadevi bi taka razlaga pomenila tudi, da se prizna odgovornost tožene stranke v postopku v glavni stvari, ker ni bilo mogoče ugotoviti vzroka za zadevno nesrečo.

33. V stališčih, predloženih Sodišču v obravnavani zadevi, se odražajo ti različni pristopi. Tožena stranka v postopku v glavni stvari trdi, da se lahko odgovornost letalskih prevoznikov na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije uveljavlja samo, če je nesreča, tj. nenadni in nepričakovani dogodek, povzročen od zunaj, posledica tveganja, tipičnega za letalski prevoz. Telesna poškodba zaradi razlitja vročega napitka pa bi lahko nastala tudi v zasebnem življenju [26].

34. Nasprotno poljska vlada zavrača zahtevo po obstoju tveganja, tipičnega za letalski prevoz, vendar kljub temu meni, da je nujna verjetna vzročna zveza med zadevnim dogodkom – ta naj bi bil nenaden ali nepričakovan in naj bi bil z vidika potnika povzročen od zunaj – in gibanjem ali upravljanjem zrakoplova, ta zveza pa naj bi v obravnavani zadevi obstajala [27].

23 Predložitveno sodišče navaja Schmid, R., „Artikel 17“, v *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Nemčija, 2016, točki 16 in 17 (glej tudi angleško različico, Schmid, R., „Article 17“, v *Montreal Convention*, Kluwer, Nizozemska, 2006, točki 16 in 17), in Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Köln, 3. izd., 1998, točka 331. Poleg tega se sklicuje na sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) z dne 21. novembra 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), vendar hkrati navaja, da se z njo zahteva samo obstoj „povezave“ s tipičnim tveganjem za letalski promet. Pred to sodbo glej sklep Landgericht Frankfurt (deželno sodišče v Frankfurtu, Nemčija) z dne 16. decembra 2005 (NJW-RR 2006, 704), pa tudi sodno prakso, navedeno v Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C.H. Beck, München, 2015, str. 1059.

24 To tveganje bi lahko nastalo na primer zaradi spreminjanja višine ali hitrosti letala.

25 V tem smislu se v predložitvenem sklepu navaja Reuschle, F., op. cit. v opombi 20, točka 15; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Dunaj, 2001, točki 123 in 136 (glej tudi povzetek tega dela, ki ga je pripravil Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, str. 75), in Kehrberger, H.-P., „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie“, *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997, točki 129 in 130, v zvezi s členom 17 Varšavske konvencije.

26 Tožena stranka v postopku v glavni stvari v ponazoritev razlike med tveganjem, posebno povezanim z upravljanjem zrakoplova, in splošnim tveganjem iz vsakodnevnega življenja navaja razlitje vročega napitka zaradi turbulenc, spremembe višine leta ali nagiba zrakoplova ali celo pomanjkljivosti odlagalne police, te okoliščine pa v sporu o glavni stvari niso dokazane.

27 Po navedbah poljske vlade taka zveza izhaja iz dejstva, da je strežba vročih napitkov med potovanjem običajna praksa prevoznikov, letalskih ali drugih, ki je lahko del storitve prevoza ali pa pomeni dodatno storitev, ki je z njo neposredno povezana.

35. Francoska vlada in Komisija [28] pa menita, da je položaj iz postopka v glavni stvari dejansko zajet s pojmom „nesreča“ v smislu člena 17(1), ker gre za nenadni dogodek, ki se je zgodil med letalskim prevozom, in je bil z vidika žrtve povzročen od zunaj, ne da bi bilo treba dokazati uresničitev tveganja, tipičnega za letalski prevoz – to tezo zagovarja tožena stranka v postopku v glavni stvari – ali obstoj vzročne zveze s tem prevozom – to tezo zagovarja poljska vlada. Tako je tudi moje mnenje, in sicer iz razlogov, ki so skladni z zgoraj navedenimi pravili razlage [29].

2. Jezikovna razlaga

36. Najprej, glede besedila člena 17(1) Montrealske konvencije naj opozorim [30], da je verodostojnih le šest jezikovnih različic tega instrumenta, opredeljenih kot „verodostojne“, med katerimi so tri različice v uradnih jezikih Unije, in sicer angleščini, španščini in francoščini [31].

37. Ta člen 17(1) določa, da je „[p]revoznik […] odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem“.

38. Najprej, podobno kot predložitveno sodišče ugotavljam, da v členu 17(1) Montrealske konvencije ni izražena zahteva, v skladu s katero bi bilo mogoče odgovornost letalskega prevoznika na podlagi te določbe uveljavljati le, če je bil sporni dogodek posledica tveganja, tipičnega za letalski prevoz, kot trdi tožena stranka v postopku v glavni stvari, ali če je vzročno povezan z delovanjem ali upravljanjem zrakoplova, kot predlaga poljska vlada. Če bi avtorji navedene konvencije nameravali določiti taka omejevalna merila, bi to po mojem mnenju izrecno navedli [32], česar pa v obravnavani zadevi niso storili. Poleg tega taka namera ni razvidna iz pripravljalnega gradiva [33].

39. V tem smislu tako kot francoska vlada poudarjam, da je bila v navedeni člen 17(1) vključena pomembna podrobnost v primerjavi z ustrezno določbo Varšavske konvencije [34], ki se je uporabljala pred njim, in sicer besedna zveza „le pod pogojem“ [35], ki razkriva namero navedenih avtorjev, da kot pogoj za nastanek odgovornosti letalskega prevoznika določijo le, da se je „nesreča“ zgodila v okoliščinah in ima učinke iz navedenega člena 17(1). Iz te podrobne določitve po mojem mnenju izhaja, da je treba pojem „nesreča“ v smislu te zadnje določbe razlagati tako, da se ne zmanjšuje stvarno področje uporabe te določbe.

40. Glede navedenega pojma ugotavljam, da se terminologija, ki je uporabljena v členu 17(1) Montrealske konvencije v zvezi z odgovornostjo letalskega prevoznika v primeru smrti ali poškodbe potnikov, razlikuje od terminologije, ki je uporabljena v odstavku 2 tega člena 17 in členu 18 navedene konvencije v zvezi z odgovornostjo letalskega prevoznika v primeru uničenja ali izgube

28 Naj pojasnim, da je Komisija na obravnavi jasno oblikovala svoje stališče, pri čemer je potrdila, da se pridružuje stališču, ki ga je izrazila francoska vlada.

29 Glej točko 22 teh sklepnih predlogov.

30 Glej tudi moje sklepne predloge v zadevi Guaitoli in drugi (C-213/18, EU:C:2019:524, točka 58).

31 Glej v zvezi z upoštevanjem šestih jezikovnih različic, v katerih je bila pripravljena Montrealska konvencija (in sicer v angleščini, arabščini, kitajščini, španščini, francoščini in ruščini), sodbi z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, točka 24), in z dne 17. februarja 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, točke 23 in od 31 do 34).

32 Za primerjavo glej podrobno opredelitev pojma „nesreča“ v členu 2 Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES (UL 2010, L 295, str. 35), ki pa glede na člen 1 v nasprotju z Montrealsko konvencijo ne ureja odgovornosti letalskih prevoznikov.

33 Predložitveno sodišče navaja, da v postopku sprejemanja Montrealske konvencije ni bila predvidena omejitev na primere, v katerih se je uresničilo tveganje, tipično za letalski prevoz, pri čemer se sklicuje na sodbo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče), navedeno v opombi 23. Naj pojasnim, da je v točki 21 te sodbe navedeno, da glede na vsebino zapisnikov mednarodne konference, ki je privedla do sprejetja navedene konvencije, za ugotovitev obstoja nesreče ni postavljen pogoj, da se uresniči nevarnost, značilna za letalstvo.

34 Člen 17(1) Varšavske konvencije je določal, da je „[p]revoznik […] odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika, *če* je do nesreče, ki je povzročila poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem“ (moj poudarek).

35 To besedno zvezo vsebujejo tako francoska različica člena 17 Montrealske konvencije kot tudi njena angleška („upon condition only“) in španska različica („por la sola razón“).

oddane prtljage ali tovora ali škode na tej prtljagi ali tovoru. V nasprotju s prvo določbo se zadnjenavedeni ne nanašata na „nesrečo“, ampak zgolj na „dogodek“, ki je povzročil škodo na oddani prtljagi ali tovoru [36]. Iz te razlike po mojem mnenju izhaja, da je za uporabo navedenega člena 17(1) nujno ne samo, da se je dogodek, ki je povzročil smrt ali poškodbo potnika, zgodil na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem [37], ampak tudi, da ga je mogoče opredeliti kot „nesrečo“ na podlagi meril, ki jih mora še določiti Sodišče.

41. Čeprav je izraz „nesreča“ v Montrealski konvenciji uporabljen večkrat, v drugih določbah, ki ga prav tako vsebujejo, ni podrobneje pojasnjen [38]. Kvečjemu je v členu 28 te konvencije, ki se nanaša na predplačila v primeru smrti ali poškodbe potnikov, navedeno, da mora biti taka škoda posledica „letalske nesreče“ [39], vendar pri tem ni drugih pojasnil.

42. Naj opozorim, da je treba v skladu s tem, kar določa člen 31 Dunajske konvencije, pojem „nesreča“ iz člena 17(1) Montrealske konvencije razlagati v povezavi z „običajnim pomenom [zadevnega izraza]“.

43. V zvezi s tem menim, da je treba, kot so to storili predložitveno sodišče in vse stranke, ki so v tej zadevi predložile stališča, upoštevati razlago navedenega pojma, ki so jo uporabila različna sodišča držav podpisnic Varšavske in/ali Montrealske konvencije [40], da bi se po potrebi oprli na te predhodne primere iz sodne prakse, čeprav za Sodišče niso zavezujoči.

44. Na prvem mestu naj opozorim, da so bila nekatera merila na splošno kljub nekaterim razlikam pri izbiri besed, ki so jih uporabila nacionalna sodišča, sprejeta kot upoštevna v zvezi s pojmom „nesreča“ iz člena 17 Varšavske konvencije in člena 17(1) Montrealske konvencije. Po mnenju teh sodišč mora žrtev v bistvu dokazati, da je bil dogodek, ki se je zgodil med letalskim prevozom, bodisi na letalu bodisi med postopki vkrcanja ali izkrcanja, in je povzročil zatrjevano fizično škodo, po eni strani „nenaden“ ali „neobičajen“ in da je bil z vidika zadevnega potnika povzročen „od zunaj“ [41]. Povedano drugače, kot „nesrečo“ ni mogoče opredeliti škodnega dogodka, ki je posledica lastnega odzivanja žrtve

36 Tako je v francoski različici Montrealske konvencije, pa tudi v njeni angleški (ki vsebuje izraza „accident“ in „event“) in španski različici (ki vsebuje izraza „accidente“ in „hecho“).

37 Naj poudarim, da je pretečeni čas, zajet s členom 17(1) Montrealske konvencije, daljši od samega leta, ki traja od vzleta zrakoplova do njegovega pristanka.

38 In sicer v členu 28 (naslovljenem „Predplačila“), odstavkih 2 in 3 člena 33 (naslovljenega „Sodna pristojnost“) ter odstavku 2 člena 36 (naslovljenega „Zaporedni prevoz“) Montrealske konvencije.

39 Enako velja za angleško („aircraft accidents“) in špansko različico („accidentes de aviación“). Glede na Reuschle, F., op. cit. v opombi 20, točka 26, je treba razlikovati med nesrečami samega zrakoplova (na primer njegovim padcem), na katere naj bi se nanašal člen 28 Montrealske konvencije, in nesrečami na letalu, vendar naj bi pojem „nesreča“ v smislu člena 17 te konvencije vključeval obe vrsti nesreč. Z zadnjim preudarkom se strinjam, vendar se ne bom izrekel v zvezi s predmetom navedenega člena 28.

40 Glej točko 27 in naslednje teh sklepnih predlogov.

41 Naj poudarim, da se preverjanje dejstva, da zatrjevana škoda ni posledica predispozicije zadevnega potnika, ki se izvede v fazi morebitne opredelitve spornega dogodka kot „nesreče“, ki bi lahko bila podlaga za odgovornost letalskega prevoznika – v skladu s členom 17(1) Montrealske konvencije – ne sme zamenjevati z nadaljnjim vprašanjem, ali je v obrambo dokazano, da je ta potnik dejavno ali z opustitvijo prispeval k nastanku svoje škode, tako da bi lahko bil letalski prevoznik razbremenjen odgovornosti – na podlagi člena 20 te konvencije.

na običajno, normalno in predvidljivo delovanje zrakoplova ali ki ga je povzročilo predhodno obstoječe zdravstveno stanje žrtve. Soglasje glede takih dejavnikov presoje je razvidno predvsem [42] iz ameriške [43], nemške [44] in francoske sodne prakse [45]. Tudi stališča, predložena v tej zadevi, so si v zvezi s tem podobna.

45. Menim, da bi lahko Sodišče ta merila, ki so popolnoma v skladu z običajno opredelitvijo zadevnega izraza [46], koristno uporabilo tudi v tej zadevi za določitev, kateri primeri lahko spadajo v opredelitev „nesreče“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije. V zvezi s tem naj spomnim, da predložitveno sodišče po mojem mnenju upravičeno meni, da so v okoliščinah, kakršne so te v sporu o glavni stvari, izpolnjena vsa zgoraj navedena merila [47]. Tudi druga nacionalna sodišča, zlasti ameriška [48], so odločila, da razlitje vročega napitka po potniku na zrakoplovu pomeni „nesrečo“ v smislu člena 17 Varšavske konvencije.

46. Na drugem mestu, kot je navedeno v predložitvenem sklepu, ugotavljam, da po drugi strani ni soglasja glede vprašanja, ali bi bilo treba na podlagi navedenih določb zahtevati preverjanje dodatnega merila, povezanega z obstojem „tveganja, ki je tipično za letalski prevoz“. Tožena stranka v postopku v glavni stvari trdi, da je bilo to merilo sprejeto v avstrijski sodni praksi [49], vendar predložitveno sodišče dvomi o pravilnosti takega stališča, zlasti glede na razvoj, ki mu očitno sledi nemška sodna praksa in gre v smeri zmanjšanja teže tega merila [50]. Poleg tega so v ameriški sodni praksi nekatera sodišča sicer uporabila tako merilo [51], vendar se vrhovno sodišče in druga sodišča niso odločila za tako omejevalen pristop [52]. Nazadnje, navesti moram, da se je v francoski sodni praksi včasih preučilo tveganje, ki je tipično za letalski prevoz, za namene člena 17 Varšavske konvencije, vendar ta preučitev ni bila izvedena neposredno z vidika pojma „nesreča“ niti ni več aktualna [53].

42 Glej tudi Mercadal, B., „Transports aériens“, *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Pariz, 2000, točka 110 in naslednje; Grigorieff, C.-I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal“, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, št. 4, str. od 662 do 665, in Letacq, F., „Fascicule 925“, *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Pariz, 2018, točka 70.

43 Glej predvsem sodbo U.S. Supreme Court (vrhovno sodišče Združenih držav Amerike) z dne 4. marca 1985, Air France proti Saks (470 U.S. 392 (1985), dostopna na spletnem naslovu: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/). V tej temeljni sodbi je navedeno, da pojem „nesreča“ v smislu člena 17 Varšavske konvencije, ki je bila „drafted in French by continental jurists“, zajema „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger“ in ne primera, ko „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft“, in da „[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“ (moj poudarek).

44 Glej zlasti nemške odločbe, ki jih navaja Reuschle, F., op. cit. v opombi 20, točka 13.

45 Poleg francoskih odločb, ki jih navajajo avtorji, op. cit. v opombi 42, glej sodbo Cour de cassation (kasacijsko sodišče, Francija), prvi civilni senat, z dne 15. januarja 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011) in predhodne primere iz sodne prakse, navedene na spletnem naslovu: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Beseda „nesreča“ v francoščini (accident) izvira iz latinskega izraza „*accidens*: ki nastane naključno“ in je v Cornu, G., idr., *Vocabulaire juridique*, 12. izdaja, PUF, Pariz, 2018, str. 11, opredeljena kot „événement ou fait involontaire dommageable imprévu“ (nepredviden in nenameren škodni dogodek ali dejanje), v Encyclopædii Britannici pa kot „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm“ (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 Glej točko 28 teh sklepnih predlogov.

48 Glej med drugim sodbo U.S. District Court of Puerto Rico (zvezno okrožno sodišče v Portoriku, Združene države) z dne 17. junija 1988, Diaz Lugo proti American Airlines, Inc. (686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), na voljo na spletnem naslovu: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/), in sodbo U.S. District Court of California (zvezno okrožno sodišče v Kaliforniji, Združene države) z dne 15. maja 2007, Wipranik proti Air Canada in drugim (2007 WL 2441066, na voljo na spletnem naslovu: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 Tožena stranka v postopku v glavni stvari v tem smislu navaja sodbo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) z dne 2. julija 2015 (2 Ob 58/15s, na voljo na spletnem naslovu: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Glej preudarke tega sodišča, navedene v opombah 23 in 33 teh sklepnih predlogov.

51 Glej zlasti sodbo U.S. District Court of New York (zvezno okrožno sodišče v New Yorku, Združene države) z dne 10. januarja 2017, Lee proti Air Canada (228 F. Supp. 3d 302 (2017), na voljo na spletnem naslovu: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), in sodno prakso, navedeno v Naveau, J., Godfroid, M., in Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bruselj, 2. izd., 2006, točka 214.

52 Glej sodbo, navedeno v opombi 43, ter sodno prakso, navedeno v 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, Nizozemska, 2010, točke 8.5.5 in od 8.9.1 do 8.9.17, in v Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Nizozemska, 2012, str. od 153 do 160.

53 Mercadal, B., op. cit. v opombi 42, točke od 117 do 124, in Letacq, F., op. cit. v opombi 42, točka 57, poudarjata, da se je obstoj tveganja, tipičnega za letalstvo in upravljanje zračnega prometa, v Francij nekoč zahteval za opredelitev postopkov vkrcanja in izkrcanja v smislu člena 17, da pa se je to merilo tako kot v anglosaških državah opustilo.

47. Kot sem navedel na začetku [54], sam menim, da se zahteva po obstoju takega tveganja, ki je po mojem mnenju v sodni praksi še naprej omejeno sprejeta, nikakor ne odraža v terminologiji, uporabljeni v členu 17(1) Montrealske konvencije. Moje stališče potrjujejo cilji te določbe.

3. Teleološka razlaga

48. Podobno kot predložitveno sodišče in francoska vlada [55] menim, da ni v skladu s cilji Montrealske konvencije in zlasti cilji člena 17(1) te konvencije, če se od osebe, ki zahteva odškodnino za fizično škodo na podlagi te določbe, zahteva, naj dokaže obstoj „tveganja, ki je tipično za zračni prevoz“ ali verjetne vzročne zveze s tem prevozom, kar sta pogoja, ki naj bi ju bilo treba po mnenju tožene stranke v postopku v glavni stvari oziroma francoske vlade preveriti, da bi se lahko dogodek opredelil kot „nesreča“ v smislu navedene določbe.

49. Najprej naj opozorim, da je cilj Montrealske konvencije poenotenje pravil, ki so se uporabljala na področjih, zajetih z njenim področjem uporabe, natančneje v tem primeru na področju odgovornosti letalskih prevoznikov. V peti uvodni izjavi njene preambule je navedeno, da so si države podpisnice tega instrumenta prizadevale za „nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz“, torej za okrepitev enotnega sistema, ki je bil pred tem vzpostavljen z Varšavsko konvencijo [56]. Poleg tega je v členu 29 Montrealske konvencije navedeno, da je mogoče zahtevke za odškodnino, vključno s tistimi, ki temeljijo na členu 17(1) te konvencije, vložiti le pod pogoji in omejitvami odgovornosti, kakor so določeni v tej konvenciji, s čimer je izključeno, da bi bila odgovornost letalskih prevoznikov, ki spada na njeno področje uporabe [57], urejena s pravili nacionalnega prava.

50. Zato menim, da se ne sme sprejeti razlaga pojma „nesreča“ iz člena 17(1) Montrealske konvencije, s katero bi za zahtevke na podlagi te določbe veljali omejevalni pogoji, ki jih avtorji navedene konvencije niso želeli niti implicitno, kot je zahteva po obstoju „tveganja, ki je tipično za letalski prevoz“ ali vzročne zveze s tem prevozom. Ta pristop po mojem mnenju potrjujejo navedbe v preambuli Uredbe št. 889/2002, zlasti v uvodni izjavi 7 te uredbe, iz katere izhaja, da se določbe Montrealske konvencije, katerih cilj je zaščita, razlagajo v skladu s pristopom v korist potnikov in njihovih pravnih naslednikov [58].

51. V zvezi s tem opozarjam, da je Sodišče že večkrat poudarilo, da iz preambule Montrealske konvencije [59] izhaja, da so bili cilji držav pogodbenic v vsebinskem smislu „zagotavljanj[e] varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in […] „pravičn[e] odškodnin[e], ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje,“ in „doseganje pravičnega ravnotežja interesov“, ki so obravnavani. Zato so navedene države vzpostavile ureditev stroge odgovornosti letalskih prevoznikov [60], pri čemer so si prizadevale za ohranitev ravnotežja med interesi letalskih prevoznikov in interesi potnikov [61].

54 Glej točko 38 teh sklepnih predlogov.

55 Glej v tem smislu tudi avtorje, op. cit. v opombi 25.

56 Glede okrepitve zaščite potnikov glej točko 59 teh sklepnih predlogov.

57 Ta člen 29 določa izjemo od načela izključnosti ureditve, vzpostavljene z navedeno konvencijo, pri čemer se za „vprašanje, kdo so osebe, ki imajo pravico tožiti, in kakšne so njihove pravice“ sklicuje na pravila nacionalnega prava, ki se uporabljajo za spor.

58 Glej odlomke iz te preambule, navedene v točki 9 teh sklepnih predlogov.

59 Natančneje, glede na tretjo in peto alinejo navedene preambule.

60 Vsebino te ureditve bom predstavil v točki 56 in naslednjih teh sklepnih predlogov.

61 Glej sodbe z dne 6. maja 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, točka 30 in naslednje); z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi (C-410/11, EU:C:2012:747, točki 29 in 30); z dne 17. februarja 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, točki 38 in 48), ter z dne 12. aprila 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, točki 34 in 43).

52. Če bi obveljalo, da mora imeti dogodek, ki je povzročil škodo, zajeto s členom 17(1) Montrealske konvencije, značilnosti letalskega prevoza, bi se s tem potniku omejile ali celo odvzele pravice, in sicer zaradi posledic, ki bi jih to merilo imelo ne le za dokazno breme, ampak tudi za polni učinek navedene določbe.

53. Ker namreč po eni strani oškodovanec nima dostopa do vseh tehničnih podatkov v zvezi z upravljanjem zrakoplova ali letalstvom, s katerimi razpolaga samo letalski prevoznik, bi izredno težko dokazal obstoj tveganja, tipičnega za letalski prevoz, ali celo vzročno zvezo s tem prevozom, da bi lahko zahteval odškodnino na podlagi tega člena 17(1).

54. Po drugi strani bi pravilo, določeno v zadnjenavedenem členu, v veliki meri izgubilo svoj pomen, saj bi bilo treba številne škodne dogodke izključiti iz opredelitve „nesreče“ v smislu te določbe, ker bi se lahko podobno zgodili tudi v okoliščinah, ki niso povezane z letalskim prevozom, torej v vsakodnevnem življenju. Zaradi te izključitve bi se pomembno zmanjšalo število primerov, v katerih je mogoče uveljavljati odgovornost letalskega prevoznika na podlagi navedene določbe, saj bi bili omejeni na najhujše incidente v letalskem prevozu, kot so močne turbulence ali strmoglavljenje letala.

55. Zgornje preudarke, ki se nanašajo na besedilo člena 17(1) Montrealske konvencije in njene cilje, potrjuje analiza okvira, v katerega spada ta določba.

4. Sistematična razlaga

56. Pri razlagi člena 17(1) Montrealske konvencije, za katero je zaprošeno, natančneje pojma „nesreča“, ki ga vsebuje, je treba po mojem mnenju, kot je navedeno v predložitvenem sklepu in vseh stališčih, predloženih Sodišču, upoštevati ureditev odgovornosti letalskih prevoznikov, ki izhaja iz te določbe v povezavi z drugimi določbami navedene konvencije.

57. V skladu s členom 17(1) Montrealske konvencije je prevoznik odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem [62]. Poleg tega člen 21 te konvencije v odstavku 1 določa, da se prevoznik v primeru škode, ki ne presega določenega odškodninskega praga [63], kot je to v obravnavani zadevi [64], ne more izogniti tej objektivni odgovornosti, v odstavku 2 pa določa, da je nad tem pragom lahko razbremenjen odgovornosti zaradi domnevne krivde, če dokaže, da škoda bodisi ni nastala po njegovi krivdi ali po krivdi njegovih uslužbencev ali pooblaščencev bodisi jo je mogoče pripisati izključno tretji osebi. Nazadnje, v skladu s členom 20 navedene konvencije ima prevoznik v obeh primerih iz člena 21 možnost omejiti ali celo izključiti svojo odgovornost, če dokaže obstoj krivde oškodovanca, ta krivda pa je bila v sporu o glavni stvari izključena [65].

58. Iz vseh teh določb izhaja, da so avtorji Montrealske konvencije določili ureditev odgovornosti, ki je ugodna za oškodovanega potnika, saj mu ni treba dokazati krivde letalskega prevoznika, njegovih uslužbencev ali pooblaščencev, temveč mora dokazati samo svojo škodo ter vzročno zvezo med to škodo in dogodkom, ki jo je povzročil in ga je mogoče opredeliti kot „nesrečo“. V zgoraj navedenih določbah ni nikjer omenjeno, da mora potnik dokazati, da se je uresničilo tveganje, tipično za letalski prevoz, ali da je škodni dogodek neposredno povezan s tem prevozom, ker spada v okvir delovanja ali

62 V zvezi z izrazom „le pod pogojem“, ki se uporablja v tej določbi, glej točko 39 teh sklepnih predlogov.

63 In sicer 100.000 posebnih pravic črpanja na potnika, kar se je s 30. decembrom 2009 zvišalo na 113.100 posebnih pravic črpanja (glede tega sistema na dveh ravneh in spremembe upoštevnega praga glej priročnik, ki je na voljo na spletnem naslovu: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Naj pojasnim, da je treba v skladu s členom 23 navedene konvencije v primeru sodnega postopka pretvorbo v valuto države, ki je tako kot Republika Avstrija članica Mednarodnega denarnega sklada (MDS), opraviti glede na vrednost v posebnih pravicah črpanja, izračunano na dan sodbe, in sicer na podlagi metode, ki jo dnevno uporablja MDS in je objavljena na njegovi spletni strani (glej https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Ob upoštevanju zneska zahtevane odškodnine (glej točko 15 teh sklepnih predlogov).

65 Glej točko 23 teh sklepnih predlogov.

upravljanja zrakoplova. Šele v poznejši fazi, ko je ugotovljena opredelitev „nesreče“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije, si lahko letalski prevoznik po potrebi v okviru sredstva obrambe prizadeva zmanjšati svojo odgovornost ali se je celo v celoti razbremeniti, tako da pravno zadostno predloži dokaze, zahtevane predvsem v členu 20 istega instrumenta.

59. Poleg tega primerjava ureditve odgovornosti, ki zdaj izhaja iz Montrealske konvencije, v primeru nesreče, ki povzroči smrt ali telesno poškodbo, z ureditvijo, ki jo je določala Varšavska konvencija, razkrije zlasti namero, da se okrepi zaščita potnikov, na kateri je temeljilo sprejetje tega novejšega instrumenta [66]. V okviru Varšavske konvencije je namreč v tem primeru obstajala samo odgovornost za domnevno krivdo letalskega prevoznika [67], ta odgovornost pa je na podlagi Montrealske konvencije postala strožja. Poleg tega je Varšavska konvencija določala zgornjo mejo zneska odškodnine, ki se je lahko naložila letalskim prevoznikom [68], te omejitve pa v Montrealski konvenciji ni več. Ta želja po poostritvi ureditve odgovornosti letalskih prevoznikov, da bi se potnikom zagotovile boljše odškodnine za fizično škodo (smrt ali telesno poškodbo), je med drugim omenjena tudi v preambuli Uredbe št. 889/2002 [69].

60. Upoštevanje tega razvoja potrjuje moje stališče, da pojma „nesreča“ iz navedenega člena 17(1) ni mogoče razlagati tako, da se zahteva obstoj tveganja, ki je tipično za letalski prevoz, ali neposredne povezave s tem prevozom, saj ta merila niso v skladu niti z običajnim pomenom tega pojma, niti s cilji Montrealske konvencije, niti z vsebino ureditve odgovornosti, ki se z njo uvaja. Tako so po mojem mnenju z navedenim pojmom lahko zajete okoliščine, kakršne so te v sporu o glavni stvari, k čemur se očitno nagiba predložitveno sodišče.

61. Skratka, menim, da je treba člen 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da se v skladu s to določbo šteje za „nesrečo“, ki je lahko podlaga za odgovornost letalskega prevoznika, vsak dogodek, ki je povzročil smrt ali telesno poškodbo potnika in se je zgodil na letalu ali med postopki vkrcanja ali izkrcanja, ki je nenaden ali neobičajen in je bil z vidika zadevnega potnika povzročen od zunaj, ne da bi bilo treba preučiti, ali je navedeni dogodek posledica tveganja, ki je tipično za letalski prevoz, in ali je s tem prevozom neposredno povezan.

V. Predlog

62. Ob upoštevanju navedenega Sodišču predlagam, naj na vprašanje za predhodno odločanje, ki ga je postavilo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija), odgovori:

Člen 17(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu in ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001, je treba razlagati tako, da se v skladu s to določbo šteje za „nesrečo“, ki je lahko podlaga za odgovornost letalskega prevoznika, vsak dogodek, ki je povzročil smrt ali telesno poškodbo potnika in se je zgodil na letalu ali med postopki vkrcanja ali izkrcanja, ki je nenaden ali neobičajen in je bil z vidika zadevnega potnika povzročen od zunaj, ne da bi bilo treba preučiti, ali je navedeni dogodek posledica tveganja, ki je tipično za letalski prevoz, in ali je s tem prevozom neposredno povezan.

66 V tem smislu glej tudi točko 21 sodbe Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče), navedeno v opombi 23.

67 Glej člen 17 Varšavske konvencije v povezavi z njenim členom 20, ki je določal, da je domneva odgovornosti letalskega prevoznika izpodbojna.

68 V skladu s členom 22(1) Varšavske konvencije. Glede spremembe pragov, ki jih je prvotno določala, glej Grigorieff, C.-I., op. cit. v opombi 42, str. od 653 do 656.

69 V uvodnih izjavah 7 in 10 te uredbe je navedeno, da „[t]a uredba in Montrealska konvencija pomenita okrepitev zaščite potnikov in od njih odvisnih oseb“ ter da je „[p]rimerno […] predvideti sistem neomejene odgovornosti v primeru smrti ali poškodbe potnikov v smislu varnega in modernega sistema letalskega prometa“. Bistveno izboljšanje sheme odškodnin za potnike, ki so žrtve letalskih nesreč, zlasti glede dokaznega bremena, je bilo poudarjeno tudi v uradnih poročilih, objavljenih v Franciji in Švici, ki sta dostopni na spletnih naslovih: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf oziroma https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.