Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

12 май 2021 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Конвенция от Монреал — Член 17, параграф 1 — Отговорност на въздушните превозвачи при злополука — Понятие „злополука“ — Твърдо кацане, което се вписва в рамките на нормалния работен обхват на въздухоплавателното средство — Телесно увреждане, за което се твърди, че е претърпяно от пътник при такова кацане — Липса на злополука“

По дело C-70/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия) с акт от 30 януари 2020 г., постъпил в Съда на 12 февруари 2020 г., в рамките на производство по дело

YL

срещу

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: M. Vilaras, председател на състава, N. Piçarra (докладчик), D. Šváby, S. Rodin и K. Jürimäe, съдии,

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за Altenrhein Luftfahrt GmbH, от H. M. Schaflinger, Rechtsanwältin,

– за финландското правителство, от H. Leppo, в качеството на представител,

– за Европейската комисия, първоначално от W. Mölls и N. Yerrell, а впоследствие от N. Yerrell, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

* Език на производството: немски.

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 17, параграф 1 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., 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. 113) (наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“), която влиза в сила за Европейския съюз на 28 юни 2004 г.

2 Запитването е отправено в рамките на спор между YL и въздушния превозвач Altenrhein Luftfahrt GmbH във връзка с предявения от YL иск за обезщетение за вреди поради телесно увреждане, за което се твърди, че е претърпяно при кацането на изпълнен от този превозвач полет.

Правна уредба

Международното право

3 Трета и пета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал гласят:

„[Държавите — страни по тази конвенция,] като признават значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на [поправяне на вредите],

[…]

[…] 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 […]“.

4 Член 17 от Конвенцията от Монреал, озаглавен „Смърт или увреждане на пътници — повреда на багаж“, предвижда в параграф 1:

„Превозвачът 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“.

Правото на Съюза

Регламент (ЕО) № 2027/97

5 След подписването на Конвенцията от Монреал Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж (ОВ L 285, 1997 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 170) е изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 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) (наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“).

6 Член 2, параграф 2 от Регламент № 2027/97 гласи:

„Понятията, съдържащи се в настоящия регламент, които не са определени в параграф 1, са еквивалентни на тези, използвани в Конвенцията от Монреал“.

7 Съгласно член 3, параграф 1 от този регламент:

„Отговорността на даден въздушен превозвач на [Съюза] по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност“.

Регламент (ЕО) № 216/2008

8 Член 4, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 2008 г., стр. 1), изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. (ОВ L 309, 2009 г., стр. 51) (наричан по-нататък „Регламент № 216/2008“), предвижда следното:

„1. Въздухоплавателното средство, включително всякакъв вграден продукт, част или прибори, които са:

[…]

б) регистрирани в държава членка, освен ако регулаторният надзор за безопасност е делегиран на трета страна и те не се експлоатират от […] оператор [на Съюза]; или

в) регистрирани в трета страна и се използват от оператор, за който държава членка осигурява надзор над експлоатацията или използването в посока на, в границите на или извън [Съюза] от оператор, който е установен или пребивава в [Съюза]; или

[…]

следва да отговарят на изискванията на настоящия регламент“.

9 Член 8 от посочения регламент, озаглавен „Въздушни операции“, предвижда следното в параграф 1:

„Експлоатацията на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в), трябва да отговаря на основните изисквания, установени в приложение IV […]“.

10 Точка 1.б от приложение IV към този регламент, озаглавено „Съществени изисквания за въздушните операции, посочени в член 8“, предвижда:

„Всеки полет трябва да се изпълнява при спазване на експлоатационните процедури за подготовка и осъществяване на полета, указани в Ръководството за полети или, в случай на необходимост, в Ръководството за експлоатация. […]“.

11 Точка 4 от приложение IV към същия регламент, озаглавена „Функциониране на въздухоплавателното средство и експлоатационни ограничения“, предвижда:

„4.а. Всяко въздухоплавателно средство трябва да се експлоатира в съответствие с неговата документация за летателната годност и с всички свързани експлоатационни процедури и ограничения, както е указано в утвърденото Ръководство за полети или в равностойна документация, според случая. Ръководството за летателна експлоатация или равностойната документация трябва да е на разположение на екипажа и да се актуализира за всяко отделно въздухоплавателно средство.

[…]

4.в. Полетът не трябва да се започва или да се продължава, освен ако предписаното функциониране на въздухоплавателното средство, при отчитане на всички фактори, които оказват съществено влияние върху функционирането му, позволява всички фази на полета да бъдат изпълнени в рамките на приложимите разстояния/зони и свободни от препятствия пространства за планираната експлоатационна маса. Фактори на функционирането, които оказват съществено влияние върху излитането, движението по трасето и при заход/кацане, по-специално:
i) процедури по експлоатацията;

[…]
v) размер, наклон и състояние на района на излитане/кацане; […]

[…]

4.в.1. Тези фактори трябва да се вземат предвид директно като оперативни параметри или косвено посредством допустими граници, които могат да се предвидят в планираните експлоатационни данни, в зависимост от типа експлоатация“.

12 Регламент № 216/2008 е отменен, считано от 11 септември 2018 г., с Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 2018 г., стр. 1). С оглед на действието му по време обаче Регламент 2018/1139 не е приложим към спора в главното производство.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

13 На 20 март 2014 г. YL пътува от Виена (Австрия) до Санкт Гален/Алтерайн (Швейцария) с полет, извършен от Altenrhein Luftfhart. Тя твърди, че е получила дискова херния поради кацането.

14 При това кацане полетното записващо устройство отбелязва вертикално натоварване от 1,8 g. Запитващата юрисдикция посочва в това отношение, че макар да е възможно такова кацане да се усети субективно като твърдо, от аеронавигационна гледна точка и отчитайки допустимото отклонение, тази стойност се вписва все още в рамките на нормалния работен обхват на разглежданото въздухоплавателно средство. Всъщност съгласно спецификациите на производителя на въздухоплавателното средство максималното натоварване, което може да понесе колесникът и структурните части на разглежданото въздухоплавателно средство е равно

на 2 g. Тази юрисдикция добавя, че поради планинския характер на мястото, в което се намира летище Санкт Гален/Алтенрайн, твърдите кацания там са по-сигурни от твърде меките такива и че в случая не е установена никаква грешка на пилота.

15 YL предявява пред Handelsgericht Wien (Търговски съд Виена, Австрия) иск на основание член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал срещу Altenrhein Luftfhart за установяване на отговорността му за вредите, които тя твърди, че е претърпяла, както и за плащане на сумата от 68 858 EUR, заедно с лихвите и разноските. В подкрепа на иска си YL изтъква, че това кацане трябва да се квалифицира като „твърдо“ и следователно като злополука по смисъла на тази разпоредба.

16 От своя страна Altenrhein Luftfhart твърди, че посоченото кацане се вписва в рамките на нормалния работен обхват на въздухоплавателно средство и че следователно става въпрос за събитие, което възниква обичайно по време на полет, а не за злополука по смисъла на посочената разпоредба.

17 С решение от 23 януари 2019 г. Handelsgericht Wien (Търговски съд Виена) отхвърля този иск с мотива, че кацане може да се квалифицира като „злополука“ и да ангажира отговорността на въздушния превозвач на основание член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал само ако е изключително твърдо и че настоящият случай не е бил такъв. Тази юрисдикция счита, че обичайно възникващи по време на полет събития, като твърдо кацане или рязко спиране, не ангажират отговорността на въздушния превозвач, защото средно съобразителният пътник познава този тип събития и очаква, че те може да настъпят.

18 С решение от 29 април 2019 г. Oberlandesgericht Wien (Върховен областен съд, Виена, Австрия) потвърждава постановеното в първоинстанционното производство решение. Макар да не изключва възможността твърдо кацане по изключение да представлява злополука по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, тази юрисдикция приема, че това предполага ясно превишаване на определените от производителя пределно допустими стойности относно натоварването, което може да се понесе от колесника и структурните части на въздухоплавателното средство. Според същата юрисдикция нормално протекло кацане като разглежданото в главното производство изключва хипотезата на злополука.

19 Сезиран с ревизионна жалба срещу това решение, подадена от YL, Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия) приема, че твърдо кацане все още се вписва в рамките на нормалния работен обхват на въздухоплавателното средство, когато понесеното от колесника и структурните части на въздухоплавателното средство натоварване остава под определените от производителя пределно допустими стойности, извън които се изисква извършването на техническа проверка на въздухоплавателното средство. Според тази юрисдикция „твърдо“ е кацане, което — за разлика от „меко“ — не се абсорбира максимално от колесника на въздухоплавателното средство и за пътниците е ясно осезаемо.

20 В този контекст посочената юрисдикция си задава въпроса дали твърдо кацане, което все още се вписва в рамките на нормалния работен обхват на съответното въздухоплавателно средство, може да се квалифицира като „непредвидено неумишлено увреждащо събитие“ и поради това да попада в обхвата на понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, както е тълкуван от Съда в решението му от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 35).

21 Съгласно първия от възможните подходи твърдо кацане като разглежданото в главното производство — което, макар все още да се вписва в рамките на нормалния работен обхват на въздухоплавателното средство, се извършва внезапно и неочаквано за пътника и според него води до телесни увреждания — представлява „злополука“ по смисъла на тази разпоредба. Поради това запитващата юрисдикция си задава въпроса дали посочените в предходната точка

от настоящото решение критерии трябва да се преценяват от гледната точка на съответния пътник, в смисъл че непредвидено е всяко събитие, настъпило внезапно и което пътникът не е очаквал. Според тази юрисдикция използването на термина „непредвидено“ вместо термина „непредвидимо“ в решение от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 35), изглежда, показва, че е важно да се определи дали разглежданото събитие е било предвидено от съответния пътник.

22 За сметка на това, съгласно втория възможен подход, твърдо кацане може да се квалифицира като „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал само ако ясно са надхвърлени определените от производителя пределно допустими стойности на натоварване, което може да понесе колесникът и структурните части на съответното въздухоплавателно средство. Съгласно този подход отговорността на въздушния превозвач на основание на тази разпоредба не може да бъде ангажирана в случай на събития, които се вписват в рамките на нормалния работен обхват на въздухоплавателно средство, дори да възникнат внезапно и неочаквано за съответния пътник и да водят до телесни увреждания за него. Ако в такъв случай пътникът претърпи телесно увреждане, то по принцип ще се обясни с особена предразположеност на съответния пътник, която не може да попада в обхвата на отговорността на въздушния превозвач.

23 При тези условия Oberster Gerichtshof (Върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Представлява ли „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от [Конвенцията от Монреал] твърдо кацане, което все пак се вписва в рамките на нормалния работен обхват на въздухоплавателното средство и в хода на което пътник е наранен?“.

По преюдициалния въпрос

По допустимостта

24 Altenrhein Luftfhart твърди, че преюдициалното запитване е недопустимо, тъй като посочената от запитващата юрисдикция национална съдебна практика и определението, дадено от Съда в решение от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), по същество са насочени към едно и също тълкуване на понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. Следователно за целите на решаването на спора в главното производство бил налице acte clair, тъй като запитващата юрисдикция правилно е посочила и приложила това понятие, както е тълкувано от Съда, за да стигне до извода, че кацане, което се вписва в рамките на нормалния работен обхват на въздухоплавателното средство, не представлява злополука по смисъла на тази разпоредба.

25 Съгласно постоянната практика на Съда в рамките на сътрудничеството между него и националните юрисдикции, въведено с член 267 ДФЕС, само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално решение, за да може да се произнесе, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. Ето защо, след като поставените въпроси се отнасят до тълкуването на правото на Съюза, от което Конвенцията от Монреал е неразделна част, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе (решение от 9 юли 2020 г., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, т. 20 и цитираната съдебна практика).

26 Следователно въпросите, които са свързани с тълкуването на правото на Съюза и са поставени от националния съд в нормативната и фактическата рамка, които той определя съгласно своите правомощия, и проверката на чиято точност не е задача на Съда, се ползват с презумпция за релевантност. Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция запитване само ако е съвсем очевидно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора по главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (решение от 9 юли 2020 г., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, т. 21 и цитираната съдебна практика).

27 Освен това по никакъв начин не е забранено на национална юрисдикция да постави на Съда преюдициален въпрос, отговорът на който по мнението на страните в главното производство не оставя място за никакво разумно съмнение. Така, дори да се предположи, че случаят е такъв, този въпрос все пак не е недопустим (решения от 1 декември 2011 г., Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, т. 64 и 65 и от 9 юли 2020 г., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, т. 22).

28 В настоящия случай, тъй като релевантността на поставения от запитващата юрисдикция въпрос за решаването на спора, с който е сезирана, не буди съмнение и тъй като тази юрисдикция уточнява, че според нея не е налице acte clair и че следователно като последна инстанция е длъжна да сезира Съда с преюдициално запитване, поставеният въпрос трябва да се обяви за допустим.

По същество

29 С въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че предвиденото в тази разпоредба понятие „злополука“ обхваща твърдо кацане, възприето от съответния пътник като непредвидено събитие, макар да се вписва в рамките на нормалния работен обхват на съответното въздухоплавателно средство.

30 В самото начало следва да се припомни, че съгласно член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 отговорността на въздушните превозвачи на Съюза по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност.

31 Освен това съгласно постоянната съдебна практика международен договор като Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува по силата на обвързващото за Европейския съюз общо международно право, и по-специално това, кодифицирано с член 31 от Виенската конвенция за правото на договорите от 23 май 1969 г. (*Recueil des traités des Nations unies*, том 1155, стр. 331) добросъвестно, в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на термините на този договор в техния контекст, а също така в духа на обекта и целите на договора (вж. в този смисъл решения от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 31 и от 9 юли 2020 г., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, т. 27 и цитираната съдебна практика).

32 От текста на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал следва, че за да се ангажира отговорността на въздушния превозвач, събитието, причинило смъртта или телесното увреждане на пътника, трябва да се квалифицира като „злополука“ и да е настъпило на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане.

33 В своето решение от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 35), Съдът уточнява, че обикновеното значение на понятието „злополука“ се схваща като непредвидено неумишлено увреждащо събитие.

34 От представените от запитващата юрисдикция сведения, припомнени в точки 20—22 от настоящото решение, е видно, че тя по-специално си задава въпроса дали квалифицирането на увреждащото събитие като „непредвидено“ по смисъла на тази съдебна практика и следователно като „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се направи, като се вземе предвид гледната точка на съответния пътник или по-скоро нормалният работен обхват на въздухоплавателното средство, на борда на което е настъпило това събитие.

35 От самото начало обаче следва да се отхвърли тълкуване на посочените в предходната точка понятия, основано на гледната точка на всеки пътник. Доколкото гледните точки и очакванията могат да варират у различните пътници, подобно тълкуване би могло да доведе до парадоксален резултат, ако едно и също събитие бъде квалифицирано като „непредвидено“, и следователно като „злополука“ за някои пътници, но не и за други.

36 Впрочем тълкуването на предвиденото в член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал понятие „злополука“ в смисъл, че преценката за непредвидения характер на разглежданото събитие зависи единствено от възприятието на съответния пътник по отношение на това събитие, може да доведе до необосновано разширяване на обхвата на това понятие във вреда на въздушните превозвачи. Макар да е вярно, че съгласно трета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал държавите, които са страни по нея, съзнавайки „значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на [поправяне на вредите]“, са решили да предвидят режим на обективна отговорност на въздушните превозвачи, както следва от пета алинея от преамбюла, този режим все пак означава да се запази „справедливо равновесие на интересите“, и по-специално на интересите на въздушните превозвачи и на пътниците (вж. в този смисъл решение от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 36 и цитираната съдебна практика).

37 За сметка на това, що се отнася до съществените изисквания в областта на експлоатацията на съответното въздухоплавателно средство, следва да се припомни, че съгласно точка 1.6. от приложение IV към Регламент № 216/2008 всеки полет трябва да се изпълнява при спазване на експлоатационните процедури за подготовка и осъществяване на полета, указани в Ръководството за полети или, в случай на необходимост, в Ръководството за експлоатация. Освен това в точка 4.a. от това приложение се посочва, че всяко въздухоплавателно средство трябва да се експлоатира в съответствие с неговата документация за летателната годност и с всички свързани експлоатационни процедури и ограничения, както е указано в утвърденото Ръководство за полети или в равностойна документация, според случая.

38 В допълнение от точка 4.в. от посоченото приложение следва, че полетът не трябва да започва или да продължава, ако предвидените летателни характеристики на въздухоплавателното средство, при отчитане на всички фактори, които оказват съществено влияние върху тези характеристики, не позволяват всички фази на полета да бъдат изпълнени в рамките на приложимите разстояния/зони и свободни от препятствия пространства за планираната експлоатационна маса. Сред факторите на функциониране, които оказват съществено влияние по-специално върху кацането на въздухоплавателно средство, са в частност процедурите по експлоатацията, както и размерът, наклонът и състоянието на района на излитане/кацане. В съответствие с точка 4.в.1. от същото приложение тези фактори на функциониране трябва да се вземат предвид директно като оперативни параметри или косвено посредством допустими граници, които могат да се предвидят в планираните експлоатационни данни на въздухоплавателното средство.

39 Спазването на разпоредбите, припомнени в точки 37 и 38 от настоящото решение, има за цел да осигури кацане, извършено в съответствие с приложимите процедури и ограничения, посочени в ръководството за полети на съответното въздухоплавателно средство или всяка друга

равностойна документация за летателна годност, свързана с него, и като се вземат предвид общоприетите правила и най-добрите практики в областта на експлоатацията на въздухоплавателните средства, дори ако това кацане се възприеме от някои пътници като по-твърдо от това, което са очаквали.

40 Следователно кацане, което не надхвърля границите, предвидени в приложимите за разглежданото въздухоплавателно средство процедури, включително предвидените допустими граници по отношение на факторите на функциониране, които имат значително въздействие върху кацането, и което кацане протича в съответствие с тези процедури и като се вземат предвид общоприетите правила и най-добрите практики в областта на експлоатацията на въздухоплавателните средства, не може да се счита за „непредвидено“ при преценката на условието, предвидено в член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, свързано с настъпването на „злополука“.

41 В настоящия случай следва да се отбележи, че според запитващата юрисдикция твърдо кацане на летище Санкт Гален/Алтенрайн като това, което е в основата на спора в главното производство, е по-сигурно поради планинския характер на мястото, в което се намира това летище. Пак според тази юрисдикция разглежданото в главното производство кацане е протекло, без да е установена грешка на пилота, като полетното записващо устройство е отчело вертикално натоварване от 1,8 g, чиято стойност е по-малка от максималната граница от 2 g, която съгласно спецификациите на производителя на въздухоплавателното средство може да се понесе от колесника и структурните части на съответното въздухоплавателно средство.

42 Освен ако не се установи друго при проверките на всички обстоятелства, свързани с кацането в основата на спора по главното производство, които запитващата юрисдикция следва да направи, кацане, което е протекло при посочените в предходната точка условия, не може да се счита за злополука по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал и следователно да ангажира отговорността на въздушния превозвач въз основа на тази разпоредба, независимо от субективното възприятие, което даден пътник може да има за него.

43 С оглед на изложените по-горе съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че предвиденото в тази разпоредба понятие „злополука“ не обхваща кацане, което е протекло в съответствие с приложимите за разглежданото въздухоплавателно средство оперативни процедури и ограничения, включително предвидените допустими граници по отношение на факторите на функциониране, които имат значително въздействие върху кацането, както и като се вземат предвид общоприетите правила и най-добрите практики в областта на експлоатацията на въздухоплавателните средства, дори и съответният пътник да възприема това кацане като непредвидено събитие.

По съдебните разноски

44 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

Член 17, параграф 1 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., 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., трябва да се тълкува в смисъл, че предвиденото в тази разпоредба понятие „злополука“ не обхваща кацане, което е протекло в съответствие с приложимите за разглежданото въздухоплавателно средство оперативни процедури и ограничения, включително предвидените допустими граници по отношение на факторите на функциониране, които имат значително въздействие върху кацането, както и като се вземат предвид общоприетите правила и най-добрите практики в областта на експлоатацията на въздухоплавателните средства, дори и съответният пътник да възприема това кацане като непредвидено събитие.

Подписи