Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

2 юни 2022 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Конвенция от Монреал — Член 17, параграф 1 — Отговорност на въздушните превозвачи за смърт или увреждане на пътник — Понятието „злополука“, която е причинила смъртта или увреждането — Телесно увреждане, причинено по време на слизане — Член 20 — Освобождаване на въздушния превозвач от отговорност — Понятието „небрежност, друго неправилно действие или бездействие на пострадалия пътник, причинило или допринесло за понесената вреда“ — Падане на пътник, който не се е държал за парапета на подвижна стълба за слизане“

По дело C-589/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) с акт от 15 септември 2020 г., постъпил в Съда на 10 ноември 2020 г., в рамките на производство по дело

JR

срещу

Austrian Airlines AG,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: K. Jürimäe, председател на състава, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (докладчик) и M. Gavalec, съдии,

генерален адвокат: N. Emiliou,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за JR, от F. Raffaseder, Rechtsanwalt,

– за Austrian Airlines AG, от C. Krones, Rechtsanwalt,

* Език на производството: немски.

– за германското правителство, от J. Möller, M. Hellmann и U. Kühne, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от G. Braun, K. Simonsson и G. Wilms, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 20 януари 2022 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 17, параграф 1 и член 20 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. 112) (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 JR и въздушния превозвач Austrian Airlines AG по иск за обезщетение за вреди, предявен от JR във връзка с телесните увреждания, причинени от падането ѝ при слизане от извършван 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, 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;

[…]

[…] 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 тази конвенция е озаглавен „Смърт и увреждане на пътници — повреда на багаж“ и параграф 1 от него предвижда:

„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“.

5 Съгласно член 20 от посочената конвенция, озаглавен „Освобождаване от отговорност“:

„Ако 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. […]“.

Правото на Съюза

6 Съображение 9 от 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), изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година (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“), гласи следното:

„[…] въздушните превозвачи на [Съюза] могат да бъдат освободени от отговорност в случаи на грешка на засегнатите пътници“.

7 Член 2, параграф 2 от този регламент предвижда:

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

8 Съображения 10 и 18 от Регламент № 889/2002 гласят:

„(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.

[…]

(18) Държавите членки следва да приемат допълнителни разпоредби, които са евентуално необходими, за да се приложи Конвенцията от Монреал в точките, които не са обхванати от Регламент (ЕО) № 2027/97“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

9 На 30 май 2019 г. JR, заедно със съпруга си и двегодишния им син, лети от Солун (Гърция) до летище Виена Швехат (Австрия) с полет, изпълняван от Austrian Airlines.

10 На летище Виена Швехат, при слизане от въздухоплавателното средство по подвижна стълба с парапет от двете страни съпругът на JR, който слиза преди нея и носи в двете си ръце по един куфар на колелца за ръчен багаж, за малко не пада, когато достига долната третина на стълбата. JR, която държи с дясната си ръка ръчната си чанта, а с лявата носи сина си, пада на същото място. Вследствие на падането JR получава по-специално фрактура на лявата предмишница.

11 JR сезира Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия) с иск срещу Austrian Airlines за обезщетение за вреди в размер на 4 675,00 EUR, ведно с лихвите и разноските. Тя твърди, че въпросната стълба не е отговаряла на договорното задължение на Austrian Airlines да осигури защитата и безопасността на пътниците, тъй като до падането ѝ се е стигнало, макар да е била особено предпазлива при слизане по стълбата, след като е видяла, че съпругът ѝ едва не е паднал. Въпреки това паднала, защото стълбата, която била без покривна конструкция, била прекалено хлъзгава поради влажното време и ситния дъжд. Добавя, че стъпалото, на което се е подхлъзнала, е било изцапано с масло и кал.

12 От своя страна Austrian Airlines твърди, че стъпалата на въпросната стълба са били с надупчена, респективно набраздена повърхност, което осигурява бързо оттичане на всякаква вода, така че стълбата не е била хлъзгава. Следователно то нито нарушило договорните си задължения за предоставяне на защита и полагане на дължимата грижа, нито действало виновно или неправомерно. Падането на JR се дължало на собственото ѝ поведение, тъй като тя не се хванала за някой от страничните парапети на стълбата, дори след като видяла как съпругът ѝ за малко щял да падне. Освен това въпреки препоръката на лекар JR отказала — в нарушение на задължението ѝ за намаляване на вредата — незабавно последващо лечение в близка до летището болница и потърсила медицинска помощ едва късно вечерта на 30 май 2019 г., а не било изключено това да е влошило увреждания ѝ.

13 С решение от 15 март 2020 г. Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат) констатира, че част от пътниците във въздухоплавателното средство са използвали същата подвижна стълба преди JR и никой от тях не се е оплакал, че е хлъзгава, нито е паднал. Този съд отбелязва по-специално че въпросната стълба е метална и без покривна конструкция, като летище Виена Швехат не разполага с покрити стълби, че стъпалата са достатъчно широки, така че двама души да могат да слизат едновременно един до друг, че повърхността на стъпалата от набраздена ламарина осигурява специална защита срещу подхлъзване и че става въпрос за сертифицирано съоръжение, което е преминало изпитванията на Technischer Überwachungsverein (Служба за техническа инспекция, Австрия). Посоченият съд констатира, че въпросната стълба не е показвала дефекти или повреди и че дори и стъпалата да са били влажни, те не са били хлъзгави, нито зацапани от масло или кал или с по-обширни места със замърсяване, като само на последните три от тях е имало точковидни петна с неясна консистенция. Въз основа на това той стига до извода, че причината за падането на JR не е установена.

14 На основание член 1295, параграф 1 от Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Общ граждански кодекс) същият съд отхвърля предявения от JR иск, като приема по същество, че Austrian Airlines не е нарушило допълнителното си задължение да осигури безопасността на пътниците и че JR не е предприела нужните мерки, за да предотврати собственото си падане.

15 Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия), пред който JR подава въззивна жалба срещу това решение, изпитва съмнения дали, от една страна, падането на JR попада в обхвата на понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, както е тълкуван от Съда в решение от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Според този съд от посоченото съдебно решение следва, че подобно понятие обхваща случаите, които настъпват на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане, при които предмет, използван за предоставяне на услуга на пътниците, е причинил телесно увреждане на

пътник, без да е нужно да се проверява дали тези случаи са резултат от риск, присъщ на въздушния превоз. Разглежданият в главното производство случай обаче се различава от този в основата на посоченото съдебно решение, тъй като падането на JR не е причинено от такъв предмет.

16 От друга страна, този съд счита, че JR най-малкото е допринесла за падането си, тъй като не се е хванала за някой от парапетите на подвижната стълба, предвидена за слизане на пътниците, макар да е видяла, че съпругът ѝ едва не е паднал точно преди нея. Съответно посоченият съд си задава въпроса дали в съответствие с член 20 от Конвенцията от Монреал въпросното съпричиняване не води до това отговорността на Austrian Airlines съгласно член 17, параграф 1 от същата конвенция така да „се измест[и] […] на заден план, че да отпадне“.

17 При тези обстоятелства Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли член 17, параграф 1 от [Конвенцията от Монреал] да се тълкува в смисъл, че понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба обхваща случай, когато пътник — без установима причина — пада, докато слиза по последната третина от подвижната стълба на самолета, при което получава телесно увреждане, което не е причинено от предмет, използван за предоставяне на услуга на пътниците, по смисъла на [решение от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], и стълбата не е имала дефекти, по-специално не е била хлъзгава?

2) Трябва ли член 20 от [Конвенцията от Монреал] да се тълкува в смисъл, че при обстоятелства като описаните в [първия въпрос] и при положение че в момента на падането пътникът не се е държал за парапета на стълбата, евентуалната отговорност на въздушния превозвач отпада напълно?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

18 С първия въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че случай, в който по неизвестна причина пътник падне на подвижна стълба, поставена за слизане на пътниците от въздухоплавателно средство, и получи телесно увреждане, попада в обхвата на понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба, включително когато съответният въздушен превозвач не е нарушил задълженията си за полагане на грижа и осигуряване на безопасност в това отношение.

19 Съгласно посочената разпоредба 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.

20 Съдът вече е постановил, че понятието „злополука“, предвид неговото обикновено значение и контекста, в който се вписва, се схваща като неумишлено, увреждащо и непредвидено събитие и че посоченото понятие не изисква вредата да се дължи на настъпването на риск,

присъщ на въздушния превоз, или да съществува връзка между „злополуката“ и експлоатацията или движението на въздухоплавателното средство (вж. в този смисъл решение от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 34, 35 и 41).

21 Това тълкуване на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал е в съответствие с целите на последната, които съгласно трета и пета алинея от преамбюла на тази конвенция са „осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване“ посредством режим на обективна отговорност за въздушните превозвачи и същевременно запазване на „справедливо равновесие 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).

22 Съответно, когато по неизвестна причина пътник падне на подвижната стълба, поставена за слизане на пътниците от въздухоплавателното средство, и получи телесно увреждане, падането попада в обхвата на понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. Обстоятелството, че съответният въздушен превозвач не е нарушил задълженията си за полагане на грижа и осигуряване на безопасност в това отношение, не може да постави под въпрос тази квалификация.

23 Всъщност, както отбелязва генералният адвокат в точка 40 от заключението си, за да бъде подведен под отговорност превозвачът съгласно тази разпоредба, е достатъчно злополуката, която е причинила смъртта или телесното увреждане на пътник, да е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане. Съответно тази отговорност не може да зависи от наличието на вина или небрежност от страна на посочения превозвач.

24 Ето защо на първия въпрос следва да се отговори, че член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че случай, в който по неизвестна причина пътник падне на подвижна стълба, поставена за слизане на пътниците от въздухоплавателно средство, и получи телесно увреждане, попада в обхвата на понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба, включително когато съответният въздушен превозвач не е нарушил задълженията си за полагане на грижа и осигуряване на безопасност в това отношение.

По втория въпрос

25 С втория въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 20 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че когато злополука, вследствие на която пътник е понесъл вреда, се изразява в падането му по неизвестна причина на подвижна стълба, поставена за слизане на пътниците от въздухоплавателно средство, обстоятелството, че при падането пътникът не се е държал за парапета на стълбата, може да бъде доказателство за небрежност, друго неправилно действие или бездействие на пътника, причинило или допринесло за понесената от него вреда, по смисъла на тази разпоредба, и поради това да освободи съответния въздушен превозвач от отговорност спрямо пътника.

26 Съгласно член 20, първо изречение от Конвенцията от Монреал, ако 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 това лице, стига небрежността или неправилното действие или бездействие да са причинили или допринесли за вредата.

27 Принципът, че въздушните превозвачи на Съюза могат да бъдат освободени от отговорност в случай на грешка на съответния пътник, е посочен и в съображение 9 от Регламент № 2027/97.

28 Както Съдът вече е постановил, с предвидената в член 20 от Конвенцията от Монреал възможност въздушният превозвач да бъде освободен от отговорност или да бъде ограничено задължението му за поправяне на вредите, понесени от пътник вследствие на „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от тази конвенция, се цели да бъде запазено „справедливото равновесие на интересите“ на въздушните превозвачи и на пътниците, посочено в точка 21 от настоящото решение (вж. в този смисъл решение от 19 декември 2019 г., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 39).

29 Като се има предвид, че Конвенцията от Монреал и Регламент № 2027/97 не предвиждат специални разпоредби относно доказването от въздушния превозвач на небрежност, друго неправилно действие или бездействие на лицето, което иска обезщетение, или лицето, от което произтичат правата му, за целите на прилагането на член 20, първо изречение от тази конвенция, запитващата юрисдикция трябва, в съответствие с принципа на процесуална автономия, към който препраща по-специално съображение 18 от Регламент № 889/2002, да приложи съответните норми от националното право, стига обаче тези норми да са в съответствие с принципите на равностойност и ефективност, както са определени в постоянната практика на Съда (вж. по аналогия решение от 9 юли 2020 г., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, т. 38—40 и цитираната съдебна практика).

30 В този контекст запитващата юрисдикция следва да определи дали съответният въздушен превозвач е доказал небрежност, друго неправилно действие или бездействие на пътника и евентуално да прецени до каква степен тази небрежност, друго неправилно действие или бездействие е причинило или допринесло за понесената от последния вреда, за да освободи в тази степен превозвача от отговорност спрямо пътника, като вземе предвид всички обстоятелства, при които е настъпила вредата.

31 По-специално изтъкнатото от запитващата юрисдикция обстоятелство, че пътничката не се е държала за парапет на подвижната стълба, поставена за слизане на пътниците, несъмнено може да причини или да допринесе за полученото от нея телесно увреждане. При тази преценка обаче националният съд не може да пренебрегне факта, че пътник, който пътува с ненавършило пълнолетие дете, трябва също така да следи за безопасността на последното и поради това е възможно да не държи парапета или да го пусне, за да вземе необходимите мерки, така че да предотврати застрашаването на безопасността на детето.

32 Колкото до преценката — като доказателство за небрежност, друго неправилно действие или бездействие на съответния пътник за целите на прилагането на член 20, първо изречение от Конвенцията от Монреал — на факта, който също е изтъкнат от запитващата юрисдикция, че тази пътничка е видяла, че съпругът ѝ едва не е паднал преди нея на подвижната стълба, не трябва да се забравя твърдението ѝ, че след като е видяла това едва предотвратено падане, тя е била особено предпазлива при слизане по стълбата. При все

това посочената юрисдикция следва да провери значението на такова твърдение с оглед на приложимите норми от националното право в съответствие с припомнената в точка 29 от настоящото решение съдебна практика.

33 Също така не би могло да се изключи, че отказът на пострадалата пътничка да получи медицинска помощ незабавно след настъпването на злополуката, е допринесъл за влошаване на понесените от нея телесни увреждания. Както обаче отбелязва генералният адвокат в точка 76 от заключението си, в този контекст следва да се вземе предвид и колко сериозно е изглеждало увреждането непосредствено след настъпването на злополуката, както и каква информация е получила пътничката на място от медицинския персонал, що се отнася до отлагането на оказването на медицинска помощ и до възможността за получаване на такава помощ недалеч.

34 С оглед на изложените по-горе съображения на втория въпрос следва да се отговори, че член 20, първо изречение от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че когато злополука, вследствие на която пътник е понесъл вреда, се изразява в падането му по неизвестна причина на подвижна стълба, поставена за слизане на пътниците от въздухоплавателно средство, съответният въздушен превозвач може да бъде освободен от отговорност спрямо пътника само ако предвид всички обстоятелства, при които е настъпила вредата, докаже в съответствие с приложимите норми от националното право и при спазване на принципите на равностойност и ефективност, че небрежност, друго неправилно действие или бездействие на пътника е причинило или допринесло за понесената от него вреда, по смисъла на тази разпоредба.

По съдебните разноски

35 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 (трети състав) реши:

1) **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 случай, в който по неизвестна причина пътник падне на подвижна стълба, поставена за слизане на пътниците от въздухоплавателно средство, и получи телесно увреждане, попада в обхвата на понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба, включително когато съответният въздушен превозвач не е нарушил задълженията си за полагане на грижа и осигуряване на безопасност в това отношение.**

2) **Член 20, първо изречение от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., трябва да се тълкува в смисъл, че когато злополука, вследствие на която пътник е понесъл вреда, се изразява в падането му по неизвестна причина на подвижна стълба,**

поставена за слизане на пътниците от въздухоплавателно средство, съответният въздушен превозвач може да бъде освободен от отговорност спрямо пътника само ако предвид всички обстоятелства, при които е настъпила вредата, докаже в съответствие с приложимите норми от националното право и при спазване на принципите на равностойност и ефективност, че небрежност, друго неправилно действие или бездействие на пътника е причинило или допринесло за понесената от него вреда, по смисъла на тази разпоредба.

Подписи