Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 2. junija 2022*

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Montrealska konvencija – Člen 17(1) – Odgovornost letalskih prevoznikov za smrt ali telesne poškodbe potnika – Pojem ‚nesreča‘, ki je povzročila smrt ali telesno poškodbo – Telesna poškodba med izkrcanjem – Člen 20 – Razbremenitev odgovornosti letalskega prevoznika – Pojem ‚malomarnost ali nedopustno dejanje ali opustitev poškodovanega potnika, ki je povzročila škodo ali k njej prispevala‘ – Padec potnika, ki se ni držal za ograjo premičnih stopnic za izkrcavanje“

V zadevi C-589/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) z odločbo z dne 15. septembra 2020, ki je na Sodišče prispela 10. novembra 2020, v postopku

JR

proti

Austrian Airlines AG,

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi K. Jürimäe, predsednica senata, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (poročevalec) in M. Gavalec, sodniki,

generalni pravobranilec: N. Emiliou,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za JR F. Raffaseder, Rechtsanwalt,

– za Austrian Airlines AG C. Krones, Rechtsanwalt,

– za nemško vlado J. Möller, M. Hellmann in U. Kühne, agenti,

* Jezik postopka: nemščina.

– za Evropsko komisijo G. Braun, K. Simonsson in G. Wilms, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 20. januarja 2022

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 17(1) in člena 20 Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu in jo je Evropska skupnost 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; v nadaljevanju: Montrealska konvencija) in je za Evropsko unijo začela veljati 28. junija 2004.

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med JR in družbo Austrian Airlines AG, letalskim prevoznikom, glede odškodninskega zahtevka, ki ga je JR vložila zaradi telesnih poškodb, nastalih zaradi padca med izkrcavanjem z leta, ki ga je opravil ta prevoznik.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

3 V tretjem in petem odstavku preambule Montrealske konvencije je navedeno:

„[Pogodbenice priznavajo pomen] zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje;

[…]

[…] skupna dejavnost držav za nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, [je] najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov.“

4 Člen 17 te konvencije, naslovljen „Smrt in poškodbe potnikov – škoda na prtljagi“ v odstavku 1 določa:

„Prevoznik je 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.“

5 Člen 20 navedene konvencije, naslovljen „Razbremenitev odgovornosti“, določa:

„Če 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. […]“

Pravo Unije

6 V uvodni izjavi 9 Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 6, str. 246; v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97) je navedeno:

„[…] je mogoče letalske prevoznike [Unije] oprostiti njihove odgovornosti v primerih sokrivde prizadetega potnika.“

7 Člen 2(2) te uredbe določa:

„Pojmi iz te uredbe, ki niso opredeljeni v odstavku 1, so enakovredni tistim, ki so uporabljeni v Montrealski konvenciji.“

8 V uvodnih izjavah 10 in 18 Uredbe št. 889/2002 je navedeno:

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

[…]

(18) Če so za izvajanje tistih točk Montrealske konvencije, ki niso zajete v Uredbi (ES) št. 2027/97, potrebna dodatna pravila, so za pripravo takšnih določb odgovorne države članice.“

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

9 JR je 30. maja 2019 skupaj s svojim zakoncem in dvoletnim sinom potovala iz Soluna (Grčija) na Dunaj-Schwechat (Avstrija) na letu, ki ga je opravila družba Austrian Airlines.

10 Ko se je na letališču Dunaj-Schwechat zakonec JR, ki je bil pred njo in je v vsaki roki držal kovček za ročno prtljago, izkrcal z letala po premičnih stopnicah z ograjo na obeh straneh, je skoraj padel na zadnji tretjini teh stopnic. Na istem mestu je JR, ki je v desni roki držala torbico, v levi pa nosila sina, padla. Zaradi tega padca si je JR zlomila levi podlaket.

11 JR je pri Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) zoper družbo Austrian Airlines vložila odškodninsko tožbo v višini 4675 EUR skupaj s stroški in obrestmi. Trdila je, da navedene stopnice niso ustrezale pogodbeni obveznosti družbe Austrian Airlines, da zagotovi zaščito in varnost svojih potnikov, saj je padla po zadevnih stopnicah, čeprav je bila pri sestopu po njih še posebej previdna, potem ko je videla, da je njen zakonec skoraj padel. Kljub temu je padla, ker so stopnice, ki niso imele strehe, zaradi vlažnega vremena z rosenjem postale preveč spolzke. JR je še navedla, da je bila stopnica, na kateri ji je spodrsnilo, tudi mastna in umazana.

12 Družba Austrian Airlines pa je trdila, da so bili na površini zadevnih stopnic luknje ali žlebovi, ki so omogočali hitro odtekanje vode, tako da stopnice niso bile spolzke. Ta družba naj torej ne bi kršila svojih pogodbenih obveznosti glede zaščite potnikov ali dolžnosti skrbnosti niti ni ravnala krivdno ali nezakonito. JR naj bi padla zaradi lastnega ravnanja, saj ni uporabila nobene od ograj

na navedenih stopnicah, celo po tem, ko je videla, da je njen zakonec skoraj padel. Poleg tega naj bi JR kljub nasvetu zdravnika s kršitvijo svoje dolžnosti zmanjšanja škode zavrnila takojšnje zdravljenje v bolnišnici blizu letališča in naj bi zdravniško pomoč poiskala šele 30. maja 2019 zvečer, kar bi lahko poslabšalo njene poškodbe.

13 Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu) je s sodbo z dne 15. marca 2020 ugotovilo, da so nekateri potniki zadevnega letala pred JR uporabljali iste premične stopnice kot JR in da se nihče od njih ni pritožil zaradi spolzkega mesta na teh stopnicah niti ni padel. To sodišče je zlasti ugotovilo, da so bile navedene stopnice kovinske in brez strehe, saj letališče Dunaj-Schwechat nima stopnic s streho, da so bile posamezne stopnice dovolj široke, da sta se lahko hkrati vzporedno izkrcali dve osebi, da so bile stopnice zaradi površine iz rebraste pločevine posebej nedrseče in da je to opremo potrdilo in preverilo Technischer Überwachungsverein (združenje za tehnični nadzor). Navedeno sodišče je ugotovilo, da zadevne stopnice niso imele nobenih pomanjkljivosti ali poškodb in da tudi če so bile navedene stopnice vlažne, niso bile spolzke, oljnate, mastne ali na splošno umazane, ker je bilo le na zadnjih treh stopnicah nekaj umazanije neznane konsistence v obliki pik. Iz tega je sklepalo, da ni bilo mogoče ugotoviti razlogov za padec JR.

14 Isto sodišče je na podlagi člena 1295(1) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (splošni civilni zakonik) zavrnilo tožbo JR in v bistvu presodilo, da družba Austrian Airlines ni kršila stranske obveznosti zagotovitve varnosti svojih potnikov in da JR ni preventivno ukrepala, da bi se izognila padcu.

15 Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), pri katerem je JR vložila pritožbo zoper to sodbo, dvomi, po eni strani, ali je padec JR zajet s pojmom „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije, kot ga je Sodišče razložilo v sodbi z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Po mnenju tega sodišča iz te sodbe izhaja, da ta pojem zajema vse položaje, ki se zgodijo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem, v katerih je predmet, s katerim se potnikom zagotavlja storitev, potniku povzročil telesno poškodbo, ne da bi bilo treba preučiti, ali so ti položaji posledica tveganja, ki je tipično za letalski prevoz. Položaj iz postopka v glavni stvari pa naj bi se razlikoval od položaja v zadevi, v kateri je bila izdana navedena sodba, ker padca JR ni povzročil tak predmet.

16 Po drugi strani navedeno sodišče meni, da je JR vsaj prispevala k padcu, ker se ni držala ene od ograj premičnih stopnic, postavljenih za izkrcanje potnikov, in to po tem, ko je videla, da je njen zakonec tik pred njo skoraj padel. Isto sodišče se tako sprašuje, ali ima odgovornost družbe Austrian Airlines na podlagi člena 20 Montrealske konvencije zaradi te sokrivde „tako majhen pomen [ali je ta te odgovornosti celo] razbremenjena“, v skladu s členom 17(1) te konvencije.

17 V teh okoliščinah je Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) prekinilo odločanje in Sodišču postavilo ti vprašanji za predhodno odločanje:

„1. Ali je treba člen 17(1) [Montrealske konvencije] razlagati tako, da pojem ‚nesreča‘ v smislu te določbe zajema položaj, pri katerem potnik pri izkrcanju iz letala na zadnji tretjini premičnih stopnic za izkrcanje – iz razloga, ki ga ni mogoče ugotoviti – pade in se pri tem poškoduje, ne da bi poškodbo povzročil predmet, s katerim se potnikom zagotavlja storitev, v smislu [sodbe z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127),] stopnice pa niso bile v pomanjkljivem stanju, zlasti tudi niso bile spolzke?

2. Ali je treba člen 20 [Montrealske konvencije] razlagati tako, da je letalski prevoznik v celoti razbremenjen morebitne odgovornosti, če so podane okoliščine, kot so opisane [v prvem vprašanju,] in se potnik pred padcem ni držal stopniščne ograje?“

Vprašanji za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

18 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da je položaj, v katerem potnik iz razloga, ki ga ni mogoče ugotoviti, pade na premičnih stopnicah, postavljenih za izkrcanje potnikov iz letala, ter se poškoduje, zajet s pojmom „nesreča“ v smislu te določbe, tudi če zadevni letalski prevoznik v zvezi s tem ni kršil dolžnosti skrbnosti in obveznosti zagotavljanja prometne varnosti.

19 V skladu z navedeno določbo je letalski prevoznik odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika, le če je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem.

20 Sodišče je že razsodilo, da je treba pojem „nesreča“ v običajnem pomenu in v okviru, v katerega je ta pojem umeščen, razumeti kot nenameren, škodljiv in nepredviden dogodek in da navedeni pojem ne zahteva, da je škoda nastala zaradi uresničitve tveganja, ki je tipično za letalski prevoz, ali da obstaja zveza med „nesrečo“ in uporabo ali gibanjem letala (glej v tem smislu sodbo z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točke 34, 35 in 41).

21 Ta razlaga člena 17(1) Montrealske konvencije je v skladu z njenimi cilji, ki so, kot izhaja iz tretjega in petega odstavka preambule te konvencije, „zagotavljanj[e] varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje“, in sicer s sistemom objektivne odgovornosti letalskih prevoznikov, pri čemer se zagotavlja „pravično ravnotežje interesov“ letalskih prevoznikov in potnikov (glej v tem smislu sodbo z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 36).

22 Če potnik iz razloga, ki ga ni mogoče ugotoviti, pade na premičnih stopnicah, postavljenih za izkrcanje potnikov letala ter se poškoduje, je ta padec zajet s pojmom „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije. Okoliščina, da zadevni letalski prevoznik v zvezi s tem ni kršil dolžnosti skrbnosti in obveznosti zagotavljanja prometne varnosti, ne more omajati te opredelitve.

23 Kot je namreč generalni pravobranilec navedel v točki 40 sklepnih predlogov, za nastanek odgovornosti prevoznika na podlagi te določbe zadostuje, da se je nesreča, ki je povzročila smrt ali telesno poškodbo potnika, zgodila na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem. Ta odgovornost tako ne more biti odvisna od krivde ali malomarnosti navedenega prevoznika.

24 Zato je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da je položaj, v katerem potnik iz razloga, ki ga ni mogoče ugotoviti, pade na premičnih stopnicah, postavljenih za izkrcanje potnikov iz letala, ter se poškoduje, zajet s pojmom „nesreča“ v smislu te določbe, tudi če zadevni letalski prevoznik v zvezi s tem ni kršil dolžnosti skrbnosti in obveznosti zagotavljanja prometne varnosti.

Drugo vprašanje

25 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 20 Montrealske konvencije razlagati tako, da kadar nesrečo, ki je potniku povzročila škodo, predstavlja njegov padec iz razloga, ki ga ni mogoče ugotoviti, na premičnih stopnicah, postavljenih za izkrcanje potnikov iz letala, lahko okoliščina, da se ta potnik ob padcu ni držal za ograjo teh stopnic, pomeni tudi dokaz o njegovi malomarnosti ali drugem nedopustnem ravnanju ali opustitvi navedenega potnika, kar je povzročilo ali prispevalo k škodi, ki jo je utrpel potnik v smislu te določbe, in, v tem obsegu, zadevnega letalskega prevoznika razbremeni odgovornosti v zvezi s tem potnikom.

26 Člen 20, prvi stavek, Montrealske konvencije določa, da če letalski 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 ta prevoznik v celoti ali delno razbremenjen odgovornosti do vlagatelja zahtevka, če je taka malomarnost ali nedopustno dejanje ali ta opustitev povzročila škodo ali k njej prispevala.

27 Načelo, da je mogoče letalske prevoznike Unije oprostiti njihove odgovornosti v primerih sokrivde prizadetega potnika, je navedeno tudi v uvodni izjavi 9 Uredbe št. 2027/97.

28 Kot je Sodišče že razsodilo, je namen možnosti, določene v členu 20 Montrealske konvencije, zadevnega letalskega prevoznika razbremeniti odgovornosti ali omejiti njegovo obveznost povračila škode, ki jo ima v zvezi s potnikom, ki je utrpel škodo zaradi „nesreče“ v smislu člena 17(1) te konvencije, ohraniti „pravično ravnotežje interesov“ letalskih prevoznikov in potnikov, navedeno v točki 21 te sodbe (glej v tem smislu sodbo z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 39).

29 Ker Montrealska konvencija in Uredba št. 2027/97 ne vsebujeta posebnih določb v zvezi z dokazom, ki ga mora predložiti letalski prevoznik, malomarnosti ali drugega nedopustnega ravnanja ali opustitve osebe, ki zahteva odškodnino, ali njenega pravnega predhodnika, za uporabo člena 20, prvi stavek, te konvencije, pa mora predložitveno sodišče v skladu z načelom procesne avtonomije, na katero napotuje zlasti uvodna izjava 18 Uredbe št. 889/2002, uporabiti upoštevna pravila nacionalnega prava, če so ta pravila v skladu z načeloma enakovrednosti in učinkovitosti, kot sta opredeljeni v ustaljeni sodni praksi Sodišča (glej po analogiji sodbo z dne 9. julija 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, točke od 38 do 40 in navedena sodna praksa).

30 V tem okviru mora predložitveno sodišče ugotoviti, ali je zadevni letalski prevoznik predložil dokaz o malomarnosti ali drugem nedopustnem ravnanju ali opustitvi navedenega potnika, in po potrebi presoditi, v kolikšni meri je ta malomarnost, to dejanje ali ta opustitev povzročila ali prispevala k škodi, ki jo je utrpel ta potnik, da bi bil ta prevoznik v tem delu razbremenjen odgovornosti v zvezi z navedenim potnikom, pri čemer mora upoštevati vse okoliščine, v katerih je ta škoda nastala.

31 Zlasti okoliščina, ki jo navaja predložitveno sodišče, da se zadevni potnik ni držal ene od ograj premičnih stopnic, postavljenih za izkrcanje potnikov, je zagotovo lahko povzročila ali prispevala k telesnim poškodbam, ki jih je utrpel ta potnik. Vendar v okviru te presoje nacionalno sodišče ne bo moglo prezreti dejstva, da mora potnik, ki potuje z mladoletnim otrokom, skrbeti tudi za njegovo varnost, zaradi česar ni nujno, da se ta potnik drži te ograje ali pa se je preneha držati, da bi sprejel potrebne ukrepe za preprečitev ogrožanja varnosti tega otroka.

32 V zvezi s presojo okoliščine – kot dokaza malomarnosti ali drugega nedopustnega ravnanja ali opustitve navedenega potnika v smislu uporabe člena 20, prvi stavek, Montrealske konvencije – ki jo je prav tako navedlo predložitveno sodišče, da je ta potnica že videla, da je njen zakonec tik pred njo skoraj padel na zadevnih premičnih stopnicah, se ne bi smelo prezreti, da navedena potnica trdi, da je bila zato, ker je videla takšen skorajšnji padec, še posebej previdna pri spuščanju po teh stopnicah. Vendar mora to sodišče preveriti pomen takšne trditve glede na veljavna pravila nacionalnega prava in v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 29 te sodbe.

33 Prav tako ni mogoče izključiti, da je okoliščina, da se je poškodovana potnica takoj po tem, ko je prišlo do nesreče, odpovedala zdravstveni oskrbi, prispevala k poslabšanju telesnih poškodb, ki jih je utrpela. Vendar je treba v tem okviru, kot je generalni pravobranilec navedel v točki 76 sklepnih predlogov, upoštevati tudi stopnjo resnosti, za katero se zdi, da so jo te poškodbe imele takoj po nastanku te nesreče, in informacije, ki jih je temu potniku na kraju samem dala zdravstvena služba v zvezi z odlogom zdravstvene oskrbe in možnosti prejema zdravstvene oskrbe v bližini.

34 Glede na zgoraj navedeno je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 20, prvi stavek, Montrealske konvencije razlagati tako, da kadar nesrečo, ki je potniku povzročila škodo, predstavlja njegov padec iz razloga, ki ga ni mogoče ugotoviti, na premičnih stopnicah, postavljenih za izkrcanje potnikov letala, je zadevni letalski prevoznik razbremenjen odgovornosti v zvezi s tem potnikom, le če ob upoštevanju vseh okoliščin, v katerih je ta škoda nastala, ta prevoznik v skladu z veljavnimi pravili nacionalnega prava in v skladu z načeloma enakovrednosti in učinkovitosti dokaže, da je malomarnost ali drugo nedopustno ravnanje ali opustitev navedenega potnika povzročila ali prispevala k škodi, ki jo je utrpel ta potnik, v smislu te določbe.

Stroški

35 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

1. **Člen 17(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu, podpisana od Evropske skupnosti 9. decembra 1999 in odobrena v imenu Evropske skupnosti s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001, je treba razlagati tako, da je položaj, v katerem potnik iz razloga, ki ga ni mogoče ugotoviti, pade na premičnih stopnicah, postavljenih za izkrcanje potnikov iz letala, ter se poškoduje, zajet s pojmom „nesreča“ v smislu te določbe, tudi če zadevni letalski prevoznik v zvezi s tem ni kršil dolžnosti skrbnosti in obveznosti zagotavljanja prometne varnosti.**

2. **Člen 20, prvi stavek, Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu, je treba razlagati tako, da kadar nesrečo, ki je potniku povzročila škodo, predstavlja njegov padec iz razloga, ki ga ni mogoče ugotoviti, na premičnih stopnicah, postavljenih za izkrcanje potnikov iz letala, je zadevni letalski prevoznik razbremenjen odgovornosti v zvezi s tem potnikom, le če ob upoštevanju vseh okoliščin, v katerih je ta škoda nastala, ta prevoznik v skladu z veljavnimi pravili nacionalnega prava in v skladu z načeloma enakovrednosti in**

učinkovitosti dokaže, da je malomarnost ali drugo nedopustno ravnanje ali opustitev navedenega potnika povzročila ali prispevala k škodi, ki jo je utrpel ta potnik, v smislu te določbe.

Podpisi