

Дело С-589/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

10 ноември 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landesgericht Korneuburg (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

15 септември 2020 г.

Ищца в първоинстанционното производство и въззивница:

JR

Ответник в първоинстанционното производство и въззиваем:

Austrian Airlines AG

РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ

Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) [...]

По дело със страни JR [...], ищца в първоинстанционното производство, срещу Austrian Airlines AG, [...] летище Виена, [...] с предмет искане за плащане на сумата от 4 675,00 EUR, ведно с лихви и разноски, по въззивната жалба на ищцата в първоинстанционното производство срещу решението от 15 март 2020 г. [...] на Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат), в закрито заседание Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург), действащ като въззивен съд, прие следното

О п р е д е л е н и е

I. На основание на член 267ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

Трябва ли член 17, параграф 1 от сключената в Монреал на 28 май 1999 г. Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, която е подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и е 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), да се тълкува в смисъл, **че понятието [ориг. 2] „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 на Съда на ЕС от 19 декември 2019 г., С–532/18, и стълбата не е имала дефекти, по-специално не е била хлъзгава?**

2. Трябва ли член 20 от сключената в Монреал на 28 май 1999 г. Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, която е подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и е одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г., да се тълкува в смисъл, **че при обстоятелства като описаните в точка 1 и при положение че в момента на падането пътникът не се е държал за парапета на стълбата, евентуалната отговорност на въздушния превозвач отпада напълно?**

II. [...] [спиране на производството]

М о т и в и

Ищцата сключва договор за въздушен превоз с ответника. На 30 май 2019 г. заедно със съпруга си АК и двегодишния им син [...] тя лети от Солун за Виена. Полетът се изпълнява от ответника. [ориг. 3]

При слизането ищцата изчаква със семейството си, като пропуска най-напред да слязат другите пътници. Тя е сред последните пътници, които напускат самолета. За слизането е поставена по една подвижна стълба в задната и предната част на самолета. Ищцата и семейството ѝ слизат по предната стълба. Преди тях около 60 пътници използват стълбата за слизание. Никой от тези приблизително 60 пътници не се подхлъзва, нито се оплаква, че по стълбата има хлъзгави места.

Предната стълба е метална и без покривна конструкция. Стъпалата са от набраздена ламарина и са достатъчно широки, така че двама души да могат да слизат едновременно един до друг. От двете страни на стълбата има парапет. Стълбата е в безупречно състояние и не показва дефекти или повреди. Повърхността на стъпалата е влажна от валелия по-рано дъжд, но не и хлъзгава. В момента на слизането не вали. Стъпалата са без зацапвания от масло или кал, както и без по-обширни места със замърсяване. Само на последните три от тях има точковидни петна с неясна консистенция. Не се установява върху стъпалата да има залепнала дъвка, нито че малките петна са хлъзгави. Набраздената повърхност на стъпалата осигурява специална защита срещу подхлъзване. На летище Wien-Schwechat постоянно се използват стълби от този вид. Летище Wien-Schwechat не разполага с

покрити стълби. В случая става въпрос за сертифицирано съоръжение, което е преминало изпитванията на TÜV (Technischer Überwachungsverein, Служба за техническа инспекция). [ориг. 4]

При слизането АК върви напред, като носи в двете си ръце по един куфар на колелца за ръчен багаж. Ищцата държи с дясната си ръка ръчната си чанта, а с лявата носи сина си. Като достига долната третина на стълбата, АК за малко не пада, но успява да се задържи. Въпреки че вижда какво се случва, ищцата пада и удря лявата си предмишница на ръба на стъпалото на същото място, където преди това съпругът ѝ за малко не е паднал. Нито АК, нито ищцата са се държали за парапета. При падането ищцата получава фрактура на лявата предмишница и хематом на седалището. Причината за падането на ищцата не е установена.

Ищцата иска да ѝ бъдат платени 4675,00 EUR ведно с 4 % лихви, считано от 10 август 2019 г., като в подкрепа на искането си по същество изтъква, че стълбата била толкова хлъзгава, че съпругът ѝ вече се бил подхлъзнал преди нея и бил залитнал по няколко стъпала надолу, но без да се нарани. Като видяла случилото се, тя поела двегодишния си син с лявата си ръка, за да не се подхлъзне той. След това започнала да слиза по стъпалата много внимателно. Въпреки това се подхлъзнала на същата височина, респ. стъпало, където преди това съпругът ѝ. Поради това предоставената от ответника стълба не отговаряла на изискването по произтичащото от договора задължение на ответника за защита на пътниците и за осигуряване на безопасно движение, тъй като до подхлъзването — предмет на спора, се стигнало въпреки положеното специално внимание. Независимо от влажното време и ситния дъжд, ответникът бил предоставил стълба без покривна конструкция, от което поради влагата вече [ориг. 5] произтичала повишена опасност от подхлъзване. Освен това стъпалото, на което се била подхлъзнала, било изцапано с масло/кал. При сключването на договор за превоз за оператора на транспортно средство възниквало вторично договорно задължение да гарантира сигурността на пътниците и да запази тяхната телесна цялост. Съгласно постоянната съдебна практика въпросните задължения за защита и грижа обхващали и поддържането на входовете и изходите на превозното средство в състояние, което позволява безопасното им използване от пътниците. Ответникът не бил изпълнил тези задължения. По стандарт при слизане от самолет на открито трябвало да се осигуряват покрити стълби и те в никакъв случай да не са кални/хлъзгави. Ето защо налице били всички възможни правни основания ответникът да носи отговорност за причинената вреда и съгласно член 1298 от Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Общ граждански кодекс на Република Австрия, наричан по-нататък „ABGB“) носел тежестта за доказване на твърдяната липса на вина. Ищцата иска да ѝ бъде платено справедливо обезщетение за неимуществени вреди в размер на 3500,00 EUR, да ѝ бъдат възстановени разходите за ползвана домашна помощ в размер на 1125,00 EUR (общо 75 часа по 15,00 EUR на час) и други разходи в размер на 50,00 EUR.

Отвeтникът оспорва исковата претенция, желае жалбата да бъде отхвърлена и в обобщен вид изтъква, че стъпалата били с надупчена, респ. набраздена повърхност, което осигурявало бързо оттичане на всякаква вода и почти моментално изсъхване. Използването на стълби от този вид намалявало опасността от подхлъзване. Стълбите и стъпалата се намирали в безупречно **[ориг. 6]** техническо състояние и не били гладки. Според ответника няма основание да му се търси нито отговорност за произтичащите от договора задължения за защита и грижа, нито деликтна отговорност. Също така нито той, нито летище Виена били действали виновно или неправомерно. Ищцата — особено след като видяла как съпругът ѝ за малко щял да падне — най-малкото трябвало да предвиди да се хване за парапета на стълбата. Не било изключено падането да се е случило именно защото тя е държала сина си във или на ръка. Също така той (ответникът) не бил нарушил никакви вторични договорни задължения. За ищцата е било възможно да използва стълбата по безопасен начин. Въпреки получени указания и препоръка от лекар, тя отказала незабавно последващо лечение в близка болница. Вместо това тя се върнала в Линц, където изглежда потърсила медицинска помощ едва късно вечерта на 30 май 2019 г. Не било изключено телесното увреждане на ищцата да се е влошило заради забавеното лечение и едва по-късно да е достигнало степента на интензивност, която се твърди. По този начин ищцата нарушила отнасящото се до нея задължение за намаляване на вредата.

С обжалваното **решение** сезираният на първа инстанция Bezirksgericht Schwechat (районен съд Швехат) отхвърля изцяло исковата претенция. Като приема описаната по-горе фактическа обстановка, той стига от правна гледна точка до извода, че съгласно член 1295, параграф 1 от ABGB неправомерността може да произтича от нарушението на договорно или на деликтно задължение. Според него от значение за определянето на договорните задължения е **[ориг. 7]** конкретното споразумение. Неправомерно е неизпълнение както на основните, така и на вторичните задължения (защита, грижа, предоставяне на информация). Със сключването на договор за въздушен транспорт за опериращия въздушен превозвач възниква договорно задължение да гарантира безопасността на пътниците. Вторичното договорно задължение обхваща и безопасното качване на самолета и слизане от него. Съгласно постоянната съдебна практика обаче задълженията за обезопасяване на движението не бива да се разширяват до такава степен, че на практика да се стигне до непредвидена в закона и независеща от отговорността вина. Ето защо лицето, отговорно за безопасността на движението, е длъжно да предприеме само мерките, които се очакват от него съгласно общоприетите стандарти. Във всички случаи използването на стълби със специална противохлъзгаща повърхност представлява достатъчна грижа, за да не се стига до телесно увреждане на участниците в движението. Няма необходимост от осигуряването на покрита стълба. Поради това ответникът не е нарушил никакво задължение за обезопасяване на движението. Освен това от всеки пешеходец се изисква да си гледа в краката. След като, преди да падне, ищцата е видяла как съпругът

й за малко е щял да падне на същото място, очевидно тя не е предприела нужните мерки, за да предотврати собственото си падане. Би трябвало да ѝ е станало ясно, че е нужно да спре и да се хване за парапета. Също така е можела да помоли съпруга си за помощ. Неизползването на парапета въпреки вече осъзнатата опасност следва да се разглежда като преобладаваща собствена непредпазливост. [ориг. 8]

Ищцата **обжалва** това решение пред запитващата юрисдикция, като иска да го измени по такъв начин, че да уважи изцяло исковата претенция. Въззивницата по същество твърди, че дори неизползването на покрита стълба вече поражда отговорност за ответника. Той не бил изпълнил задължението си да представи оневиняващи го доказателства. Ищцата не била и длъжна да се съобразява със състоянието на стълбата, която била толкова хлъзгава, че дори и да слизала много внимателно, пак щяла да падне. Следователно нямало причина да се приеме наличие на съпричиняване от нейна страна.

В **отговора си на жалбата** ответникът по същество поддържа, че не е длъжен да осигури покрита стълба. Като използвал стълба без покривна конструкция, той не бил нарушил задължението си да осигури безопасност на движението. Задълженията от този вид не трябвало да се разширяват, а да се ограничават до разумен обхват.

Като **въззивна инстанция** запитващата юрисдикция следва да се произнесе по исканията на ищцата в качеството си на втора и последна инстанция.

[Процесуални аспекти] [...] [ориг. 9] [...]

[...]

Що се отнася до **преюдициалните въпроси**, следва най-напред да се посочи, че в настоящия случай и първоинстанционният съд, и страните пропускат факта, че отговорността на ответника трябва да се преценява въз основа на Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Конвенцията от Монреал). Приложимостта на тази конвенция следва от факта, че мястото на заминаване и [ориг. 10] местоназначението на полета се намират на териториите на две държави — страни по конвенцията (Гърция, Австрия), поради което е налице международен превоз по смисъла на член 1 от Конвенцията от Монреал.

Конвенцията от Монреал е подписана на 9 декември 1999 г. от Европейската общност и е одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. Тази конвенция (следователно) е неразделна част от правния ред на Съюза и Съдът е компетентен да се произнесе по преюдициално запитване относно нейното тълкуване (Съд на ЕС, дело С-6/14, т. 33; [...]).

По първия въпрос:

Съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал 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.

Съгласно тази разпоредба превозвачът носи отговорност до максималния праг по член 21, параграф 1 от Конвенцията от Монреал — който не е достигнат при разглежданите понастоящем искиви претенции — без оглед на неговата вина, като при това за целите на освобождаването си от отговорност или намаляването на нейния размер той може да противопостави само възражение за съпричиняване по член 20 от Конвенцията от Монреал.

Съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал условие за ангажирането на отговорност е причинена от „злополука“ вреда на личността (смърт или телесно увреждане); настъпването на злополука е условие *sine qua non* за вредата. Ето защо съгласно текста на Конвенцията от решаващо значение е наличието на „злополука“. Определение за това понятие не се съдържа нито в Конвенцията от Монреал, нито в предходната Варшавска конвенция. Съгласно съдебната практика, установена във връзка с прилагането на Варшавската конвенция [ориг. 11], под това понятие се разбира внезапно събитие, чийто източник е външно действие, причинило смърт или увреждане. Пострадалият претърпява неочаквана за самия него вреда [...].

В настоящия случай ищцата е претърпяла телесно увреждане, тъй като тя — без установима причина — е паднала, докато е слизала по последната третина от стълбата. Въпросът е дали случилото се попада в обхвата на понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал.

В решение от 19 декември 2019 г. по дело С–532/18 Съдът на ЕС отбелязва:

Тъй като в Конвенцията от Монреал не се посочва определение на понятието „злополука“, следва да се вземе предвид обичайното значение на това понятие в контекста, в който то се вписва, с оглед на предмета на тази конвенция, както и на целта, която тя преследва.

Обичайното значение, което се дава на понятието „злополука“, е непредвидено неумишлено увреждащо събитие.

Обвързването на отговорността на превозвача с условието 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, не съответства нито на обичайното значение на понятието „злополука“, посочено в член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, нито на преследваните от тази конвенция цели.

[ориг. 12] Не е необходимо задължението на въздушните превозвачи за поправяне на вредите да се ограничи единствено до злополуки, свързани с риск, присъщ на въздушния превоз, за да се избегне възможността на въздушните превозвачи да бъде наложена прекомерна тежест на обезщетяване. Всъщност отговорността на тези превозвачи може да бъде изключена или ограничена (т. 34, 35, 41 и 42). Следователно в това решение Съдът като цяло стига до извода, че понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба (член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал) обхваща всички случаи, които настъпват на борда на въздухоплавателно средство, 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.

Съгласно по-горе представената разпоредба на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал това следователно трябва да важи и за случаи, които — като настоящия — са настъпили при качването в самолета, респ. при слизането от него.

Настоящият случай обаче се различава от този в основата на решение по дело С-532/18 дотолкова, че в случая падането, а отгук и телесното увреждане на ищцата, не са причинени от предмет, използван за предоставяне на услуга на пътниците, както и че не са налице други основания да се търси отговорност от ответника, и по-специално некачествено състояние на стълбата или неизпълнение на задължението за полагане на грижа или за обезопасяване на движението.

По втория въпрос:

Член 20 от посочената конвенция предвижда, че ако превозвачът докаже, че небрежност, друго неправилно действие или бездействие на пътник са причинили или допринесли за вредата, превозвачът изцяло или частично се освобождава от отговорността си към този пътник. **[ориг. 13]**

В настоящия случай ищцата — въпреки че е станала свидетел на „едва предотвратеното падане“ на съпруга си — не се хваща за парапета. Тя смята, че е нямала възможност да предотврати падането. Така ищцата най-малкото сама е допринесла за падането си. С оглед на това, че стълбата се е намирала в безупречно състояние — т.е. не е показвала повреди или дефекти, нито е била хлъзгава — и че телесното увреждане на ищцата не е било причинено от предмет, използван за предоставяне на услуга на пътниците, и следователно (независимо че падането се е случило при слизането от самолет) се дължи на причини не по вина на ответника, респ. по причини, които са само второстепенни по отношение на съпричиняването от страна на ищцата, в допълнение възниква въпросът дали съпричиняването от страна на ищцата не води до това, че евентуалната отговорност на ответника, на когото не може да се вмени вина за небрежност или неизпълнение на задълженията за обезопасяване на движението, съгласно член 17, параграф 1

от Конвенцията от Монреал се измества толкова на заден план, че да отпадне.

Запитващата юрисдикция отправя преюдициално запитване до Съда, тъй като тези въпроси — доколкото това ѝ е известно — все още не са окончателно изяснени в неговата съдебна практика.

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ