

Zadeva C-589/20**Predlog za sprejetje predhodne odločbe****Datum vložitve:**

10. november 2020

Predložitveno sodišče:

Landesgericht Korneuburg (Avstrija)

Datum predložitvene odločbe:

15. september 2020

Tožeča stranka in pritožnica:

JR

Tožena stranka in nasprotna stranka v postopku s pritožbo:

Austrian Airlines AG

REPUBLICA AVSTRIJA

Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) [...] (ni prevedeno)

Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) kot pritožbeno sodišče je [...] (ni prevedeno) v zadevi tožeče stranke JR [...] (ni prevedeno) proti toženi stranki **Austrian Airlines AG**, [...] (ni prevedeno) Wien-Flughafen, [...] (ni prevedeno) zaradi plačila 4675 EUR s pripadki zaradi pritožbe tožeče stranke zoper sodbo Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) z dne 15. marca 2020 [...] (ni prevedeno) na nejavni seji

sprejelo

sklep:

I. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU v **predhodno odločanje** predložita ti **vprašanji**:

Ali je treba člen 17(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sprejeta 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, 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, pri čemer poškodbe ni povzročil predmet, s katerim se potnikom zagotavlja storitev, v smislu sodbe Sodišča z dne 19. decembra 2019 v zadevi C-532/18, stopnice pa niso bile v pomanjkljivem stanju, zlasti tudi niso bile spolzke?**

2. Ali je treba člen 20 Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sprejeta 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, razlagati tako, **da je letalski prevoznik v celoti razbremenjen morebitne odgovornosti, če so podane okoliščine, kot so opisane pod točko 1, in se potnik pred padcem ni držal stopniščne ograje?**

II. [...] (ni prevedeno) (prekinitev)

Obrazložitev

Tožeča stranka je s toženo stranko sklenila pogodbo o letalskem prevozu. Skupaj s svojim soprogom AK in njunim dveletnim sinom [...] (ni prevedeno) je 30. maja 2019 potovala z letalom iz Thessalonikija na Dunaj. Let je opravila tožena stranka.

Tožeča stranka je s svojo družino ob izhodu počakala, da so se najprej izkrcali ostali potniki. Bila je med zadnjimi potniki, ki so zapustili letalo. Za izkrcanje so bile k letalu zadaj in spredaj postavljene premične stopnice za izkrcanje. Tožeča stranka se je s svojo družino izkrcala po stopnicah, ki so bile postavljene spredaj. Pred njimi se je po teh stopnicah izkrcalo približno 60 potnikov. Od teh približno 60 oseb ni nobeni spodrsnilo in se ni nobena pritožila, da so bile stopnice na kakšnem mestu spolzke.

Stopnice, ki so bile postavljene spredaj ob letalu, so bile kovinske in niso bile pokrite. Njihova pohodna površina je bila iz rebraste pločevine in dovolj široka, da sta se lahko hkrati vzporedno izkrcali dve osebi. Na vsaki strani stopnic je bila ograja. Stopnice so bile v neoporečnem stanju in niso bile okvarjene ali poškodovane. Pohodna površina je bila vlažna, ker je prej deževalo, vendar ni bila spolzka. Ob izkrcanju ni deževalo. Pohodna površina ni bila niti oljnata niti mastna ali na več mestih umazana. Le na zadnjih treh stopnicah so bila posamezna umazana mesta neznane konsistence v obliki pik. Ugotoviti ni bilo mogoče niti, da bi bil na pohodni površini prilepljen žvečilni gumi, niti, da bi bila manjša umazana mesta spolzka. Rebrasta površina pohodne površine zagotavlja posebno stabilnost pri hoji. Na letališču Dunaj-Schwechat se stalno uporabljajo take stopnice. Pokritih stopnic nimajo. Stopnice, ki jih uporabljajo, je preveril TÜV (združenje za tehnično spremljanje, Nemčija) in imajo njegov certifikat.

Prvi se je izkrcal AK, ki je imel pri tem v vsaki roki kovček za ročno prtljago. Tožeča stranka je imela v desni roki torbico, z levo roko pa je nosila svojega sina. AK je na spodnji tretjini stopnic skoraj padel, vendar se mu je uspelo ujeti. Tožeča stranka je to videla, a je nato na istem mestu, na katerem je njen soprog skoraj padel, padla in z levim podlaktom udarila v rob stopnic. Niti AK niti tožeča stranka se med hojo nista držala stopniščne ograje. Tožeča stranka si je pri padcu zlomila levi podlaket, na zadnjici pa ji je nastal hematoma. Vzroka za padec tožeče stranke ni bilo mogoče ugotoviti.

Tožeča stranka zahteva plačilo 4675 EUR skupaj z obrestmi v višini 4 % od 10. avgusta 2019 in v obrazložitvi v glavnem navaja, da so bile stopnice tako spolzke, da je pred njo spodrsnilo že njenemu soprogu, ki je padel nekaj stopnic navzdol, a se ni poškodoval. Ona naj bi to videla in zato vzela v naročje svojega dveletnega sina, da mu ne bi spodrsnilo. Nato naj bi se zelo previdno spustila po stopnicah. Kljub temu naj bi ji spodrsnilo na isti višini oziroma stopnici, na kateri je pred tem spodrsnilo tudi že njenemu soprogu. Zato naj stopnice, ki jih je ob letalo postavila tožena stranka, nikakor ne bi izpolnjevale zahtevane pogodbene obveznosti tožene stranke za zaščito potnikov in obveznosti zagotovitve nujne prometne varnosti, ker naj bi do tega zdrsja prišlo kljub posebni previdnosti. Tožena stranka naj bi kljub vlažnemu vremenu z rosenjem ob letalo postavila nepokrite stopnice, ki naj bi že zaradi vlažnosti pomenile večjo nevarnost za zdrsa. Poleg tega naj bi bila stopnica, na kateri je spodrsnilo tožeči stranki, tudi oljnata/mastna. S sklenitvijo pogodbe o prevozu naj bi nastala stranska pogodbeno obveznost upravljavca prevoznega sredstva, da zagotovi varnost potnikov in ohrani njihovo telesno nedotakljivost. V skladu z ustaljeno sodno prakso naj bi se obravnavane obveznosti glede zaščite potnikov in dolžnost skrbnosti nanašale tudi na to, da se dostopi do prevoznih sredstev ali izstopi iz njih ohranjajo v stanju, ki potnikom omogoča, da jih varno uporabljajo. Tožena stranka naj ne bi izpolnila teh obveznosti. V skladu z običajnimi standardi, ki veljajo za izkrcanje iz letal na prosto, naj bi bilo, da se ob letalo postavijo pokrite stopnice za izkrcanje, ki nikakor ne smejo biti mastne/spolzke. Zato naj bi bila tožena stranka po vseh možnih pravnih podlagah odgovorna za nastalo škodo in naj bi morala v skladu s členom 1298 (avstrijskega) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (splošni civilni zakonik, ABGB) dokazati zatrjevano nekrivdo. Tožeča stranka zahteva plačilo primerne odškodnine za bolečine v višini 3500 EUR, povračilo stroškov za skupno 75 ur pomoči gospodinjske pomočnice po urni postavki 15 EUR, to je 1125 EUR, in plačilo stroškov višini 50 EUR.

Tožena stranka preroka tožbeni zahtevek, predlaga zavrnitev tožbe in v povzetku navaja, da so na pohodni površini stopnic luknjice oziroma zareze, skozi katere lahko hitro odteče morebitna voda in s katerimi se zagotavlja, da je pohodna površina skoraj takoj suha. Z uporabo takšnih stopnic naj bi se zmanjševalo nevarnost zdrsa. Stopnice in njihova pohodna površina naj bi bile v neoporečnem tehničnem stanju in naj tudi ne bi bile spolzke. Očitati naj ji ne bi bilo mogoče niti kršitve pogodbenih obveznosti glede zaščite potnikov ali dolžnosti skrbnosti niti deliktne odgovornosti. Tožena stranka – in tudi letališče Dunaj – naj tudi ne bi ravnala krivdno ali nezakonito. Od tožeče stranke naj bi bilo vsekakor mogoče

zahtevati – zlasti če je že videla, da bi skoraj padel njen soprog –, da se med hojo po stopnicah drži ograje. Možno naj bi bilo, da je do padca prišlo tudi prav zato, ker je imela v roki ali v naročju svojega sina. Tožena stranka naj tudi ne bi kršila stranskih pogodbenih obveznosti. Tožeči stranki naj bi bila omogočena varna uporaba stopnic. Tožeča stranka naj bi se kljub navodilu in nasvetu zdravnika odpovedala takojšnjemu nadaljevanju zdravljenja v bližnji bolnišnici. Namesto tega naj bi se vrnila v Linz, kjer naj bi zdravniško pomoč, kot izgleda, poiskala šele 30. maja 2019 pozno zvečer. Možno naj bi bilo, da so poškodbe tožeče stranke zaradi poznejše zdravniške obravnave hujše ali da so zaradi tega sploh nastale v intenzivnosti, ki jo zatrjuje. Tožeča stranka naj zaradi tega ne bi ravnala v skladu s svojo dolžnostjo zmanjševanja škode.

Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu), ki je odločalo v postopku na prvi stopnji, je z izpodbijano **sodbo** v celoti zavrnilo tožbeni zahtevek. Na podlagi ugotovljenega dejanskega stanja, opisanega v uvodu, je v okviru pravne presoje ugotovilo, da lahko nezakonitost v skladu s členom 1295(1) ABGB izhaja iz kršitve pogodbene ali deliktne obveznosti. Navedlo je, da se pogodbene obveznosti ugotovijo na podlagi konkretne pogodbe. Presodilo je, da je tako kršitev glavnih kot tudi stranskih obveznosti (zaščita, skrbnost, pojasnitev) nezakonito ravnanje. V skladu z njegovimi navedbami s sklenitvijo pogodbe o letalskem prevozu za upravljavce letalskega prevoznika nastane pogodbeni obveznost zagotavljanja varnosti potnikov. Ta stranska pogodbeni obveznost po njegovem mnenju zajema tudi zagotavljanje varnega vkrcanja v letalo in izkrcanja iz njega. Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu) je navedlo, da pa se obveznosti zagotavljanja prometne varnosti v skladu z ustaljeno sodno prakso ne sme razširiti tako, da bi to v praksi privedlo do odgovornosti, ki je zakon ne določa in ki ni odvisna od krivde. Presodilo je, da mora oseba, za katero veljajo te obveznosti, zato sprejeti le ukrepe, ki se lahko v skladu s trgovsko prakso od nje zahtevajo. Po mnenju sodišča je tožena stranka z uporabo posebno nedrskih površin vsekakor zadostno poskrbela za to, da se prometni udeleženci ne bi poškodovali. Od tožene stranke ni mogoče zahtevati zagotovitve pokritih stopnic. Zato tožena stranka po mnenju sodišča ni kršila obveznosti zagotavljanja prometne varnosti. Poleg tega je sodišče navedlo, da mora vsak pešec gledati, kam hodi. Potem ko je tožeča stranka, preden je padla, videla, kako je na tem mestu skoraj padel njen soprog, očitno ni preventivno ukrepala, da bi preprečila svoj padeč. Lahko bi se ustavila in se prijela ograje. Lahko bi tudi prosila za pomoč svojega soproga. Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu) je presodilo, da je treba to, da se tožeča stranka kljub že očitni nevarnosti ni prijela za ograjo, šteti za prevladujočo lastno krivdo.

Tožeča stranka je zoper to sodbo vložila **pritožbo** pri predložitvenem sodišču, s katero predlaga, naj se izpodbijana sodba spremeni tako, da se tožbenemu zahtevku v celoti ugodi. Pritožnica v glavnem trdi, da je tožena stranka odgovorna že zato, ker ni uporabila pokritih stopnic. Tožena stranka naj ne bi zadostila dokaznemu bremenu razbremenitve odgovornosti. Tožeči stranki naj tudi ne bi bilo treba računati s tem, da so stopnice tako spolzke, da bo kljub posebno

previdni hoji padla. Zato naj tudi ne bi bilo razloga za to, da bi bilo treba izhajati iz predpostavke soprispevka (deljene odgovornosti).

Tožena stranka v **odgovoru na pritožbo** temu v glavnem ugovarja s tem, da od nje ni mogoče zahtevati zagotovitve pokritih stopnic. Z uporabo nepokritih stopnic naj ne bi kršila obveznosti zagotavljanja prometne varnosti. Obveznosti zagotavljanja prometne varnosti naj se ne bi smelo razširiti, ampak naj bi jih bilo treba omejiti na to, kar se lahko zahteva.

Predložitveno sodišče kot **pritožbeno sodišče** o zahtevkih tožeče stranke odloča na drugi in zadnji stopnji.

(postopkovnoppravni vidiki) [...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)

V zvezi z **vprašanjema za predhodno odločanje** je treba najprej opozoriti, da so v obravnavanem primeru tako prvostopenjsko sodišče kot tudi stranki spregledali, da je treba odgovornost tožene stranke presoditi na podlagi Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija). Razlog za uporabo te konvencije je, da sta bila kraj odhoda in namembni kraj zadevnega leta v različnih državah pogodbenicah (Grčija, Avstrija), tako da gre za mednarodni prevoz v smislu člena 1 Montrealske konvencije.

Evropska skupnost je Montrealsko konvencijo podpisala 9. decembra 1999, v svojem imenu pa jo je odobrila s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001. Ta konvencija je (torej) sestavni del pravnega reda Unije, zato je Sodišče Evropske unije pristojno za odločanje o njeni razlagi v okviru predhodnega odločanja (sodba Sodišča v zadevi C-6/14, točka 33; [...] (ni prevedeno)).

Prvo vprašanje:

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.

Prevoznik v skladu s to določbo odgovarja do zgornje meje odgovornosti v skladu s členom 21(1) Montrealske konvencije – ki je tožbeni predlog v obravnavanem primeru ne dosega – ne glede na njegovo krivdo, pri čemer lahko svojo odgovornost izpodbija le še z ugovorom soprispevka v skladu s členom 20 Montrealske konvencije.

Predpostavka za odgovornost na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije je škoda, ki je osebi nastala zaradi „nesreče“ (smrt ali telesna poškodba); nesreča mora biti *conditio sine qua non* za škodo. Zato je v skladu z besedilom Konvencije odločilen obstoj „nesreče“. Niti Montrealska konvencija niti starejša

Varšavska konvencija ne vsebujeta opredelitve tega pojma. V skladu s sodno prakso, ki se nanaša na Varšavsko konvencijo, gre za nenaden dogodek od zunaj, ki povzroči smrt ali poškodbo potnika. Prizadeti nepričakovano utрпи škodo [...] (ni prevedeno).

V obravnavanem primeru je tožeča stranka utrpela telesno poškodbo, ker je pri izkrcanju na spodnji tretjini premičnih stopnic za izkrcanje, ki so bile v neoporečnem stanju, zaradi vzroka, ki ga ni mogoče ugotoviti, padla. Postavlja se vprašanje, ali je treba ta dogodek subsumirati pod pojem „nesreče“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije.

Sodišče v sodbi z dne 19. decembra 2019 v zadevi C-532/18 navaja:

Ker pojem „nesreča“ v Montrealski konvenciji ni opredeljen, je treba upoštevati običajni pomen tega pojma glede na sobesedilo, v katero je umeščen, glede na cilj te konvencije in namen, ki se ga želi z njo doseči.

V skladu z običajnim pomenom pojem „nesreča“ označuje nepredviden nenameren škodni dogodek.

To, da se za nastanek odgovornosti prevoznika zahteva, da je škoda nastala zaradi uresničitve tveganja, ki je tipično za letalski prevoz, ali da obstaja zveza med „nesrečo“ in uporabo ali premikanjem letala, ni v skladu niti z običajnim pomenom pojma „nesreča“ iz člena 17(1) Montrealske konvencije, niti s ciljem, ki se ga želi z njo doseči. Omejitev odškodninske obveznosti letalskih prevoznikov zgolj na nesreče, ki so povezane s tveganjem, ki je tipično za letalski prevoz, ni potrebna za to, da bi se preprečilo, da bi bili letalski prevozniki obremenjeni s pretiranimi odškodninskimi obveznostmi. Njihova odgovornost se namreč lahko izključi ali omeji (točke 34, 35, 41 in 42). Sodišče je v tej sodbi zato razsodilo, da pojem „nesreča“ v smislu te določbe (člen 17(1) Montrealske konvencije) zajema vse položaje, ki se zgodijo na letalu, 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.

To mora v skladu z uvodoma predstavljeno določbo člena 17(1) Montrealske konvencije torej veljati tudi za položaje, ki so se – kot v obravnavanem primeru – zgodili pri vkrcanju na letalo ali izkrcanju iz njega.

Vendar se obravnavani položaj od položaja, na katerem je temeljila sodba v zadevi C-532/18, razlikuje v tem, da padca in s tem poškodbe tožeče stranke v obravnavanem primeru ni povzročil predmet, s katerim se potnikom zagotavlja storitev, in tudi sicer ni bilo razlogov, iz katerih bi bilo mogoče odgovornost pripisati toženi stranki – zlasti ni šlo za pomanjkljivo stanje stopnic ali kršitev dolžnosti skrbnosti ali obveznosti zagotavljanja prometne varnosti.

Drugo vprašanje:

Člen 20 Montrealske konvencije določa, da je prevoznik, če dokaže, da je škodo povzročila ali k njej prispevala malomarnost ali drugo nedopustno dejanje ali opustitev potnika, v celoti ali delno razbremenjen odgovornosti do tega potnika.

V obravnavanem primeru se tožeča stranka – čeprav je videla „skorajšnji padeč“ svojega soproga – ni držala obstoječe stopniščne ograje. Zato ni mogla preprečiti padca. Zaradi tega je sama prispevala vsaj k temu, da je padla. Glede na to, da so bile stopnice v neoporečnem stanju – torej niso bile poškodovane ali okvarjene in tudi niso bile spolzke – in poškodb tožeče stranke tudi ni povzročil predmet, s katerim se potnikom zagotavlja storitev, kar pomeni, da (ne glede na to, da se je padeč zgodil pri izkrcaju iz letala) ni bilo razlogov, iz katerih bi bilo mogoče odgovornost pripisati toženi stranki, oziroma so bili ti glede na soprispevek tožeče stranke le podrejeni, se poleg tega postavlja vprašanje, ali ima morebitna odgovornost tožene stranke, ki ji ni mogoče očitati nobenih kršitev dolžnosti skrbnosti ali obveznosti zagotavljanja prometne varnosti, na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije zaradi soprispevka tožeče stranke tako majhen pomen, da je prevoznik te odgovornosti razbremenjen.

Ker Sodišče Evropske unije v sodni praksi – kolikor je znano predložitvenemu sodišču – še ni dokončno razjasnilo teh vprašanj, je bilo treba Sodišču v predhodno odločanje predložiti navedeni vprašanja.

[...] (ni prevedeno)