

Анонимизиран текст

Превод

C-70/20 – 1

Дело C-70/20

Преюдициално запитване:

Дата на постъпване в Съда:

12 февруари 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Oberster Gerichtshof (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

30 януари 2020 г.

Жалбоподател в ревизионното производство:

YL

Ответник в ревизионното производство:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

Oberste Gerichtshof (Върховен съд) [...] по дело на жалбоподателя YL, [Австрия], [...] срещу ответника Altenrhein Luftfahrt GmbH, Летище Виена [Австрия] [...] за сумата от 68 858 EUR с лихви и разноси, и за установяване на задължение (5 000 EUR) във връзка с подадената ревизионната жалба на жалбоподателя в рамките на ревизионното производство срещу решението на Oberlandesgericht Wien (Върховен областен съд, Виена) в качеството му на въззивна съдебна инстанция от 29 април 2019 г. [...], с което се потвърждава решението на Handelsgericht Wien (Търговски съд, Виена) от 23 януари 2019 г. [...], [...]

Определение

I. На основание член 267ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следния преюдициален въпрос **[ориг. 2]**:

Може ли едно твърдо кацане, но все пак в нормалния експлоатационен диапазон на въздухоплателното средство, което води до нараняване на пътник, да се счита за злополука по смисъла 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 2001/399/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г.?

II. [Спиране на производството] [...]

Мотиви:

1. Факти:

На 20 март 2014 г. жалбоподателят е бил пътник на полет, осъществяван от ответника от Виена до Санкт Гален/Алтенрайн (Швейцария). При кацането автоматичното записващо устройство на борда отбелязва вертикално натоварване от 1,8 g. Такова кацане може субективно да се усети като твърдо. Въпреки това обаче, отчитайки толеранса на измерване от аеронавигационна гледна точка, то (все още) е в нормалния експлоатационен диапазон на въздухоплателното средство, който съгласно спецификациите на производителя на въздухоплателното средство стига до натоварване от 2 g. Не е установена никаква вина на пилота. От аеронавигационна гледна точка едно по-твърдо кацане на летище Санкт Гален/Алтенрайн е поради разположението му високо в планината по-сигурно от едно твърде меко.

2. Аргументи и искания на страните [ориг. 3]

Жалбоподателят твърди, че при кацането е претърпял пролапс на междупрешленен диск и иска обезщетение по член 17 от Конвенцията от Монреал. „Твърдото“ кацане било злополука по смисъла на член 17 от Конвенцията от Монреал.

Ответникът възразява, че кацането е станало в нормалния експлоатационен диапазон на въздухоплателното средство. Следователно се касаело за типично събитие по време на полет, а не за злополука по смисъла на член 17 от Конвенцията от Монреал.

3. Досегашното производство

Първоинстанционният съд отхвърля иска. Отговорността по член 17 от Конвенцията от Монреал предполагала злополука, която можело да се приеме само в случай на „изключително твърдо кацане“. В случая такова кацане не е имало. Типични събития, свързани с въздушния транспорт, които включват и твърдо кацане или рязко спиране, не обосновавали

отговорността, защото пътникът (има се предвид очевидно: типичен пътник) познавал такива събития и ги очаквал.

Въззивният съд потвърждава това решение. Всъщност по изключение и твърдо кацане може да бъде злополука по смисъла на член 17 от Конвенцията от Монреал. Това обаче предполага, че граничните стойности, определени от производителя за натоварването на шасито и носещите части, са били очевидно превишени. А такава — както това тук — нормално кацане не позволявало да се приеме наличието на злополука.

Oberster Gerichtshof следва да се произнесе по ревизионната жалба на жалбоподателя срещу това решение. Той продължава да защитава становището, че е имало злополука, която обосновава отговорността на ответника. Ако това е така Oberster Gerichtshof ще трябва да отмени решенията на предишните инстанции. В този случай [ориг. 4] първоинстанционният съд е трябвало да се произнесе по въпроса, дали пролапсът на междупрешления диск на жалбоподателя е действително причинен от кацането. Този въпрос все още не е разглеждан, тъй като предишните инстанции вече са отказали отговорност на ответника поради отсъствие на злополука.

4. Основания:

4.1. Отговорността на ответника следва да се прецени съгласно Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Конвенцията от Монреал). Приложимостта на тази конвенция произтича от обстоятелството, че мястото на заминаване и местоназначението на полета са в различни държави, страни по договора (Австрия, Швейцария), поради което е налице международен превоз по смисъла на член 1 от Конвенцията от Монреал.

4.2. Конвенцията от Монреал е подписана на 9 декември 1999 г. от Европейската общност и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. Тя (следователно) е неделима част от правния ред на Европейския съюз, поради което Европейският съд е компетентен да се произнесе по преюдициално запитване относно нейното тълкуване.

4.3. Спорно е тълкуването на 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 слизване“.

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 [ориг. 5] 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. Член 17 от Конвенцията от Монреал съответства по същество на член 17 от *Варшавската конвенция за уеднаквяване на правилата за международен въздушен превоз*, така че за тълкуването на тази разпоредба може да продължи да се използва съдебната практика относно последно посочената разпоредба.

5. Обосновка на преюдициалното запитване

5.1. Предпоставка за отговорността по член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал е наличието на причинена от „злополука“ неимуществена вреда (смърт или физическо увреждане); злополуката трябва да е *conditio sine qua non* за вредата. Решаващо е следователно наличието на „злополука“. Това понятие не е дефинирано в Конвенцията. Спорно е дали то обхваща „твърдо“ кацане, което обаче (все пак) се осъществява в „нормалния експлоатационен диапазон“. Това означава, че натоварването на шасито и носещите части остава под онези гранични стойности, при чието превишаване съгласно спецификациите на производителя е необходим технически преглед на въздухоплавателното средство. В този контекст запитващата юрисдикция приема за „твърдо“ кацане, което — за разлика от „мекото“ кацане — не се абсорбира максимално от шасито на въздухоплавателното средство и за пътника е ясно осезаемо.

5.2. В решение С-532/18, GN, т. 34, Съдът на Европейския съюз посочва, че понятието „злополука“ следва да се разбира в неговото „обичайно значение“. Това било „непредвидено, непреднамерено, увреждащо събитие“ („*un évènement involontaire dommageable imprévu*“). Тази формулировка изглежда указва, че от значение е именно предвиждането на събитието от [ориг. 6] пътника („*imprévu*“, а не „*imprévisible*“). Подобна на тази на Съда на Европейския съюз е и формулировката на Върховния съд на САЩ. Под „злополука“ той разбира „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger“, следователно идващо отвън неочаквано или необичайно събитие или случка (*Air France v. Saks* [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Поне съгласно тази формулировка („или“) е достатъчно събитието да е било неочаквано, не е трябвало да е и необичайно. Решенията на германския Федерален върховен съд, които се основават (само) на „внезапността“ на събитието, вероятно сочат в същата посока [...].

Тези формулировки могат да се разбират в смисъл, че от значение не е обективната непредсказуемост или необичайност на увреждащото събитие, а само това, че това събитие е дошло отвън, възникнало е внезапно и пътникът не го е очаквал (вж. *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and*

Air Travel Group Litigation [2005] UKHL 72, т. 14: „It is important to bear in mind that the ‚unintended and unexpected‘ quality of the happening in question must mean ‚unintended and unexpected‘ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the ‚accident‘ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.“).

Така, съгласно това (широко) тълкуване, не е налице злополука само ако увреждането е причинено от [ориг. 7] нормалната експлоатация на въздухоплавателното средство, без внезапно и изненадващо за пътника събитие. Това засяга особено случаите, когато обичайното налягане в кабината води до щети (*Air France v. Saks*: Загуба на слуха; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: Тромбоза). От друга страна, леки или умерени турбуленции — които като такива не са нито необичайни, нито непредсказуеми — може да бъдат класифицирани като злополука при причинени от нея вреди [...]. Същото би следвало да важи и за твърдо кацане, което — както и тук — е (все още) в нормалния експлоатационен диапазон на въздухоплавателното средство, което обаче става внезапно и неочаквано и (според твърденията на жалбоподателя, които предстои да бъдат проверени) води до физическо нараняване.

5.3. От друга страна, френската съдебна практика се позовава преди всичко на непредсказуемостта на събитието (*Cour de cassation* [...]: „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*“). Следователно то трябва да бъде не само външно („*extérieur*“), внезапно („*soudain*“) и от гледна точка на пътника неочаквано, но и непредсказуемо („*imprévisible*“), следователно обективно необичайно събитие. Следователно не следва да се компенсират вреди, възникнали вследствие на събития, които са част от нормалната и предсказуема експлоатация на въздухоплавателното средство (в този смисъл се изказва и генералният адвокат *Saugmandsgaard*, дело C-532/18, т. 44, който обаче интерпретира в този смисъл и американската, и германската съдебна практика). [ориг. 8]

Аналогичен подход се прилага и в литературата на немски език: Типични, оперативно обусловени и приети събития не могат да обосноват отговорността [...]. Следователно твърдо кацане може да се класифицира като злополука само тогава, когато указаните от производителя гранични стойности за натоварването на шасито и носещите части са значително надвишени [...].

В този смисъл *District Court for the Southern District of New York* [...] и *Landgericht Düsseldorf* [...] са постановили, че авиокомпанията не носи отговорност при „обичайно кацане“ (*District Court*) или при кацане, което е „все още в рамките на нормите“ (*Landgericht*).

5.4. Последното мнение се основава очевидно на оценката, че събитията, които (все още) спадат към нормалната експлоатация на въздухоплавателното средство, обикновено не водят до физически увреждания, дори ако настъпят внезапно и неочаквано. Това се отнася особено за „твърдите“ кацания (вж. *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [...]: „... airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.“). Ако все пак се стигне до нараняване, в обичайния случай ще е налице специално предразположение на пътника, което се появява в допълнение към събитието като още една **[ориг. 9]** причина за вредата. В такъв случай това предразположение не би попадало в обхвата на поемания от авиокомпанията риск (в този смисъл най-общо заключение на генералния адвокат *Saugmandsgaard*, дело C-532/18, т. 44).

6. Според Oberster Gerichtshof това мнение би следвало да се предпочете по принцип. Всъщност то води до това, че пределно допустимите стойности, зададени от производителя на въздухоплавателното средство, определят косвено тълкуването на термина „злополука“. Това мнение осигурява обаче подходящ баланс между интересите на пътника и на авиокомпанията, не допуска неограничена отговорност (вж. C-532/18, т. 37), а освен това се отличава и с простота, особено поради факта, че се свързва с конкретни пределни стойности. Все пак по изложените съображения не е налице *acte clair*. Ето защо Oberster Gerichtshof като последна инстанция е длъжен да отправи преюдициално запитване.

II. [Процесуалноправно основание] [...]

[Подписи] [...]