

Anonimizirana različica

Prevod

C-70/20 – 1

Zadeva C-70/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

12. februar 2020

Predložitveno sodišče:

Oberster Gerichtshof (Avstrija)

Datum predložitvene odločbe:

30. januar 2020

Revidentka:

YL

Nasprotna stranka v revizijskem postopku:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija) je [...] (ni prevedeno) v zadevi tožeče stranke YL, [Avstrija], [...] (ni prevedeno) proti toženi stranki Altenrhein Luftfahrt GmbH, Flughafen Wien (letališče na Dunaju) [Avstrija] [...] (ni prevedeno), zaradi 68.858 EUR skupaj z obrestmi in ugotovitve (vrednost spora 5000 EUR), v postopku o reviziji tožeče stranke proti sodbi Oberlandesgericht Wien (višje deželno sodišče na Dunaju, Avstrija) kot pritožbenega sodišča z dne 29. aprila 2019 [...] (ni prevedeno), s katero je bila potrjena sodba Handelsgericht Wien (gospodarsko sodišče na Dunaju, Avstrija) z dne 23. januarja 2019 [...] (ni prevedeno), [...] (ni prevedeno)

sprejelo

sklep

I. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU v predhodno odločanje predloži to vprašanje:

Ali je trd pristanek, ki pa še spada v okvir običajnega obratovanja letala, pri katerem se potnik poškoduje, nesreča v smislu člena 17(1) *Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz*, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu, s strani Evropske skupnosti podpisana 9. decembra 1999 in v njenem imenu odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001?

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

Obrazložitev:

1. Dejansko stanje:

Tožeča stranka je bila 20. marca 2014 potnik na letu, ki ga je opravila tožena stranka, z Dunaja do St. Gallena/Altenrhein (Švica). Zapisovalnik leta je pri pristanku zabeležil vertikalno obremenitev 1,8 g. Tak pristanek se lahko subjektivno občuti kot trd. Ob upoštevanju merske tolerance pa je bil ta pristanek z letalsko-tehničnega vidika vendarle (še) v okviru običajnega obratovanja letala, ki glede na navedbe proizvajalca letala sega do obremenitve 2 g. Ugotovljeno ni bilo, da bi pilot ravnal neustrezno. Z letalsko-tehničnega vidika je na letališču St. Gallen/Altenrhein zaradi alpske lege trši pristanek varnejši od premeškega.

2. Trditve in predlogi strank:

Tožeča stranka trdi, da je ob pristanku utrpela zdrs medvretenčne ploščice, in s sklicevanjem na člen 17 Montrealske konvencije zahteva plačilo odškodnine. „Trd“ pristanek naj bi bil nesreča v smislu člena 17 Montrealske konvencije.

Tožena stranka ugovarja, da pristanek ni presegel okvirov običajnega obratovanja letala. Zato naj bi šlo za tipičen dogodek med letom in ne za nesrečo v smislu člena 17 Montrealske konvencije.

3. Dosedanji postopek:

Prvostopenjsko sodišče je tožbo zavrnilo. Pogoj za odgovornost v skladu s členom 17 Montrealske konvencije naj bi bila nesreča, iz katere naj bi bilo mogoče izhajati le v primeru „izredno trdega pristanka“. V obravnavanem primeru naj pristanek ne bi bil tak. Tipični dogodki v okviru letalskega prevoza, med katere naj bi spadala tudi trd pristanek ali močno zaviranje, naj ne bi utemeljevali odgovornosti, saj naj bi potnik (mišljen je očitno: tipični potnik) take dogodke poznal in z njimi računal.

Pritožbeno sodišče je to odločitev potrdilo. Trd pristanek naj bi sicer izjemoma lahko bil nesreča v smislu člena 17 Montrealske konvencije. To pa naj bi predpostavljalo, da bi bile občutno presežene mejne vrednosti, ki jih proizvajalec določi za obremenitev podvozja in nosilnih delov. Pristanek v okviru običajnega

obratovanja – za kakršnega naj bi šlo v obravnavanem primeru – naj bi izključeval domnevo, da je šlo za nesrečo.

Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) mora odločiti o reviziji tožeče stranke zoper to sodbo. Ta še vedno trdi, da je šlo za nesrečo, ki utemeljuje odgovornost tožene stranke. Če to drži, bi moralo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) razveljaviti sodbi nižjih sodišč. Prvostopenjsko sodišče bi moralo v tem primeru ugotoviti, ali je do zdrsa medvretenčne ploščice tožeče stranke dejansko prišlo zaradi pristanka. To vprašanje do sedaj ni bilo presoјano, saj sta nižji sodišči odgovornost tožene stranke zanikali že zato, ker naj ne bi šlo za nesrečo.

4. Pravna podlaga:

4.1. Odgovornost tožene stranke je treba presoјati v skladu s Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija). Uporaba te konvencije izhaja iz tega, da sta kraj odhoda in namembni kraj leta ležala v različnih državah pogodbenicah (Avstrija, Švica), tako da gre za mednarodni prevoz v smislu člena 1 Montrealske konvencije.

4.2. Montrealska konvencija je bila s strani Evropske skupnosti podpisana 9. decembra 1999 in v njenem imenu odobrena 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 (v nadaljevanju: Sodišče) pristojno, da v okviru predhodnega odločanja odloči o njeni razlagi (sodba Sodišča Wucher Helicopter GmbH, C-6/14).

4.3. Sporna je razlaga člena 17(1) Montrealske konvencije:

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 vkrcajem ali izkrcajem.

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 doseže – ne glede na njegovo krivdo, pri čemer lahko svojo odgovornost izpodbija le še z ugovorom soprispevka v skladu s členom 20 Montrealske konvencije. Člen 17 Montrealske konvencije v bistvu ustreza členu 17 *Varšavske konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz*, tako da se lahko pri razlagi še naprej upošteva sodna praksa, sprejeta v zvezi s to določbo.

5. Obrazložitev predloga:

5.1. Pogoj za odgovornost v skladu s členom 17(1) Montrealske konvencije je fizična poškodba (smrt ali telesna poškodba), do katere pride zaradi „nesreče“; dogodek nesreče mora biti za poškodbo *conditio sine qua non*. Odločilen je torej

obstoj „nesreče“. Ta pojem v konvenciji ni opredeljen. Vprašanje je, ali obsega „trd“ pristanek, do katerega pa (še) pride v „okviru običajnega obratovanja“. To pomeni, da obremenitev podvozja in nosilnih delov ostane pod tistimi mejnimi vrednostmi, pri prekoračitvi katerih je glede na navedbe proizvajalca potreben tehnični pregled letala. Senat v tej zvezi kot „trd“ razume tak pristanek, ki ga – drugače kakor v primeru „mehkega“ pristanka – podvozje letala pretežno ne ublaži in ga potnik jasno čuti.

5.2. Sodišče je v sodbi GN (C-532/18, točka 34) ugotovilo, da je treba pri pojmu „nesreča“ upoštevati njegov „običajni pomen“. Pri tem naj bi šlo za „nepredviden, nenameren škodni dogodek“ („*un évènement involontaire dommageable imprévu*“). Ta opredelitev očitno nakazuje, da je bistveno, ali potnik dogodek predvideva („*imprévu*“, ne „*imprévisible*“). Podobno opredelitev, kakor jo pozna Sodišče, je oblikovalo tudi ameriško Supreme Court (vrhovno sodišče ZDA). Pod „nesrečo“ razume „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger“, torej zunanji nepričakovan ali neobičajen dogodek ali dogajanje (Air France v. Saks [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Vsaj v skladu s tem besedilom („ali“) zadošča, da je bil dogodek nepričakovan, ni potrebno, da je bil poleg tega tudi še neobičajen. V isto smer gredo očitno tudi odločitve nemškega Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija), v katerih se izhajajo (zgolj) iz „nenadnosti“ dogodka [...] (ni prevedeno).

Te opredelitve bi se lahko razumelo tako, da ni odločilna objektivna nepredvidljivost ali neobičajnost škodnega dogodka, temveč le to, da je do tega dogodka prišlo od zunaj, nenadno in da potnik s tem ni računal (glej Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation [2005] UKHL 72, točka 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.“).

Za nesrečo ob upoštevanju te (široke) razlage torej ne bi šlo le tedaj, če bi do poškodbe prišlo v okviru običajnega obratovanja letala, ne da bi prišlo do nenadnega in za potnika presenetljivega dogodka. Za take primere gre zlasti tedaj, kadar običajni pritisk v kabini povzroči poškodbe (Air France v. Saks: izguba sluha; Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation: tromboza). Nasprotno bi se lahko tudi blažje ali srednje močne turbulence – ki kot take niso ne neobičajne ne nepredvidljive – če bi zaradi njih prišlo do poškodb, štele za nesrečo [...] (ni prevedeno). Enako bi verjetno morale veljati tudi za trd pristanek, ki – kakor v obravnavanem primeru – sicer (ravno še) ostaja v okviru običajnega obratovanja letala, vendar pa do njega pride nenadno in nepričakovano in (glede na trditve tožeče stranke, ki jih je treba še preveriti) vodi do telesne poškodbe.

5.3. Na drugi strani zlasti francoska sodna praksa izhaja iz nepredvidljivosti dogodka (Cour de cassation (kasacijsko sodišče, Francija) [...] (ni prevedeno): „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*“). Ne bi torej zadoščalo, da bi bil dogodek zunanji („*extérieur*“), nenaden („*soudain*“) in z vidika potnika nepričakovan, temveč bi moral biti tudi nepredvidljiv („*imprévisible*“), torej objektivno neobičajen. V tem primeru odškodninska odgovornost ne bi obsegala poškodb, do katerih bi prišlo zaradi dogodkov, ki spadajo v okvir običajnega in predvidljivega obratovanja letala (v tem smislu očitno generalni pravobranilec H. Saugmandsgaard, C-532/18, točka 44, ki pa v tem smislu razlaga tudi ameriško in nemško sodno prakso).

Podobna stališča izhajajo tudi iz literature v nemščini: tipični, obratovalni in sprejeti dogodki naj ne bi mogli utemeljiti odgovornosti [...] (ni prevedeno). Trd pristaneč naj bi bilo torej mogoče šteti za nesrečo le, če bi bile občutno presežene mejne vrednosti, ki jih je proizvajalec določil za obremenitev podvozja in nosilnih delov [...] (ni prevedeno).

V tem smislu sta District Court for the Southern District of New York (zvezno sodišče ZDA za okrožje južnega New Yorka, ZDA) [...] (ni prevedeno) in Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija) [...] (ni prevedeno) razsodili, da letalska družba v primeru „rutinskega pristanka“ (District Court) oziroma pristanka, „ki je še v okviru običajnega“, (Landgericht) ne odgovarja.

5.4. Zadnje navedeno stališče očitno temelji na oceni, da dogodki, ki (še) spadajo v okvir običajnega obratovanja letala, tipično ne vodijo do telesne poškodbe, in sicer tudi ne tedaj, če do njih pride nenadno in nepričakovano. To zlasti velja za „trde“ pristanke (glej Truitt, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [...] (ni prevedeno): „[...] 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.“). Če do poškodbe vendarle pride, praviloma obstaja posebna predispozicija potnika, ki kot nadaljnji vzrok prispeva k poškodbi. Ta predispozicija v tem primeru ne bi spadala na področje tveganja letalske družbe (v tem smislu na splošno generalni pravobranilec H. Saugmandsgaard, C-532/18, točka 44).

6. Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) meni, da je treba načelno dati prednost temu stališču. To sicer vodi do tega, da mejne vrednosti, ki jih določi proizvajalec letala, posredno določajo razlago pojma „nesreča“. Z njim pa se doseže primerna izravnava med interesi potnika in interesi letalske linije ter prepreči neomejena odgovornost (glej sodbo C-532/18, točka 37), poleg tega pa to stališče z navezovanjem na konkretne mejne vrednosti prinaša prednost enostavnosti. Vendar pa zaradi navedenih razlogov ne gre za *acte clair*. Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) mora zato kot sodišče, ki odloča na zadnji stopnji, vložiti predlog za sprejetje predhodne odločbe.

II. [postopkovna navedba] [...] (ni prevedeno)

[podpisi] [...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT