



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

19 декември 2019 година \*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Конвенция от Монреал — Член 17, параграф 1 — Отговорност на въздушните превозвачи при злополука — Понятието „злополука“ — Въздухоплавателно средство в полет — Разливане на чаша с кафе, поставена на масичката пред седалка — Телесни увреждания, причинени на пътник“

По дело C-532/18

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия) с акт от 26 юни 2018 г., постъпил в Съда на 14 август 2018 г., в рамките на производство по дело

GN, представлявана по закон от НМ

срещу

ZU като ликвидатор на Niki Luftfahrt GmbH

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: М. Vilaras, председател на състава, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe и N. Piçarra (докладчик), съдии,

генерален адвокат: Н. Saugmandsgaard Øe,

секретар: М. Krausenböck, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 19 юни 2019 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за GN, представлявана по закон от НМ, от G. Rößler, Rechtsanwalt,
- за ZU, в качеството на ликвидатор на Niki Luftfahrt GmbH, от U. Reisch, Rechtsanwältin,
- за френското правителство, от A.-L. Desjonquères и I. Cohen, в качеството на представители,
- за полското правителство, от В. Majczyna, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от G. Braun и N. Yerrell, в качеството на представители,

\* Език на производството: немски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 26 септември 2019 г.,

постанови настоящото

### Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването 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 2001/539/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. 113) (наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“), която влиза в сила за Европейския съюз на 28 юни 2004 г.
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между GN, представлявана по закон от баща си НМ, и ZU, ликвидатор на Niki Luftfahrt GmbH, дружеството за въздушен превоз, относно искане за обезщетение, подадено от първото лице за вреди, причинени от изгаряния по време на извършен от второто лице полет.

### Правна уредба

#### *Международното право*

- 3 В трета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал държавите — страни по тази конвенция, „признават значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване“.
- 4 Петата алинея от същия преамбюл гласи:  
„[...] колективните действия на държавите за по-нататъшна хармонизация и систематизиране на някои правила, уреждащи международния въздушен превоз, чрез нова конвенция са най-подходящото средство за постигане на справедливо равновесие на интересите“.
- 5 Член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал гласи:  
„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“.
- 6 Съгласно член 20 от Конвенцията от Монреал:  
„Ако превозвачът докаже, че вредата е причинена от или че за нея е допринесла небрежност, друго неправилно действие или бездействие на лицето, което иска обезщетение, или лицето, от което произтичат правата му, превозвачът изцяло или частично се освобождава от отговорност спрямо ищеца до степента, до която тази небрежност, неправилно действие или бездействие са причинили или допринесли за вредата. Когато поради смърт или увреждане на пътник лице, различно от пътника, търси обезщетение, по същия начин превозвачът изцяло или частично се освобождава от отговорност до степента, до която докаже, че вредата е причинена от или за нея е допринесла небрежност, друго неправилно действие или бездействие на този пътник. Този член се прилага спрямо всичките разпоредби за отговорност в тази конвенция, включително разпоредбата на член 21, параграф 1“.

7 Член 21 от Конвенцията от Монреал гласи:

„1. За вреди, възникнали съгласно член 17, параграф 1 и непревишаващи 100 000 специални права на тираж за всеки пътник, превозвачът не може да изключи или ограничи отговорността си.

2. Превозвачът не е отговорен за вреди, възникнали съгласно член 17, параграф 1, до степента, до която те превишават 100 000 специални права на тираж за всеки пътник, ако превозвачът докаже, че:

а) тези вреди не са причинени от небрежност, друго неправилно действие или бездействие на превозвача или неговите служители или агенти; или

б) тези вреди са причинени единствено от небрежност, друго неправилно действие или бездействие на трети страни“.

8 В член 29 от Конвенцията от Монреал се предвижда следното:

„При превоза на пътници, багаж и товари всяко съдебно дело за обезщетения на каквото и да е основание било по тази конвенция, по договор, при закононарушение или на всяко друго основание може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в тази конвенция, без това да предрешава въпроса кои лица имат право да завеждат дело и какви са съответните им права. При всяко такова дело наказателните, назидателните или всякакви други некомпенсационни обезщетения не подлежат на възстановяване“.

### ***Правото на Съюза***

9 След подписването на Конвенцията от Монреал Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж (ОВ L 285, 1997 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 170) е изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. (ОВ L 140, 2002 г., стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146) (наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“).

10 Съображения 7 и 10 от Регламент № 889/2002 гласят:

„(7) Настоящият регламент и Конвенцията от Монреал засилват защитата на пътниците и на зависимите от тях лица и не могат да бъдат тълкувани по начин, който да отслабва тяхната защита по отношение на действащото законодателство към датата на приемането на настоящия регламент.

[...]

(10) Целесъобразно е да се въведе система за неограничена отговорност в случай на смърт или на нараняване на пътници в рамките на една сигурна и модерна система на въздушен превоз“.

11 Член 2, параграф 2 от Регламент № 2027/97 гласи:

„Понятията, съдържащи се в настоящия регламент, които не са определени в параграф 1, са еквивалентни на тези, използвани в Конвенцията от Монреал“.

12 Съгласно член 3, параграф 1 от този регламент:

„Отговорността на даден въздушен превозвач на Общността по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност“.

### **Фактите по спора в главното производство и преюдициалният въпрос**

- 13 През 2015 г. ищцата GN, която тогава е на 6 години, пътува на борда на въздухоплавателно средство с баща си НМ, като е седнала до него. Полетът е от Майорка (Испания) до Виена (Австрия) и се извършва от превозвача Niki Luftfahrt.
- 14 По време на полета на НМ е сервирана чаша с горещо кафе, която, след като е поставена на сгъваемата масичка пред него, се е разляла върху дясното бедро и гърдите на GN, в резултат на което тя е получила изгаряния от втора степен.
- 15 Не е могло да се установи дали чашата с кафе се е разляла поради дефект на сгъваемата масичка, на която е била поставена, или поради вибрации на самолета.
- 16 Ищцата, представявана по закон от баща си, предявява иск на основание член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, с който иска превозвачът, който вече е в несъстоятелност, да бъде осъден да заплати обезщетение за претърпените от нея вреди в размер на 8500 EUR.
- 17 Ответникът твърди, че поради липсата на злополука отговорността му не може да бъде ангажирана на основание на посочената разпоредба. Всъщност не е имало никакво внезапно и неочаквано събитие, което да доведе до приплъзване на чашата с кафе и до разливане на съдържанието ѝ. Според ответника понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал изисква да е настъпил риск, присъщ на въздушния превоз, като това условие в случая не е изпълнено.
- 18 С решение от 15 декември 2015 г. Landesgericht Korneuburg (Областен съд, Корнойбург, Австрия) уважава иска за обезщетение на ищцата. Посочената юрисдикция приема, че претърпените от GN вреди са резултат от злополука, причинена от необичайно събитие, предизвикано от външна причина.
- 19 Посочената юрисдикция постановява, че се е осъществил „риск, присъщ на въздушния превоз“, тъй като при експлоатация въздухоплавателното средство се наклонява под ъгъл с различен градус, което може да доведе до приплъзването на предмети, поставени на хоризонтална плоскост в самолета, без за това да е необходимо извършването на особена маневра. Юрисдикцията констатира също така липсата на вина на ответника, тъй като обичайно и в съответствие с обществените очаквания е горещи напитки да се сервират в съд без капаче.
- 20 С решение от 30 август 2016 г. Oberlandesgericht Wien (Върховен областен съд, Виена, Австрия) отменя постановеното в първоинстанционното производство решение. Според тази юрисдикция член 17 от Конвенцията от Монреал обхваща само злополуките, причинени от риск, присъщ на въздушния превоз, а в конкретния случай ищцата не е могла да докаже, че такъв е бил налице. При тези условия отговорността на ответника следва да бъде изключена.
- 21 Тогава ищцата подава ревизионна жалба до Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия), с която иска да се установи отговорността на превозвача и основателността на иска ѝ за поправяне на претърпените вреди.

- 22 Според запитващата юрисдикция тълкуването на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал е спорно по отношение на това дали понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба е ограничено до случаите, при които е настъпил риск, присъщ на въздушния превоз. В това отношение запитващата юрисдикция посочва два различни подхода за тълкуване.
- 23 При първия подход понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал обхваща единствено положенията, при които е настъпил риск, присъщ на въздушния превоз. Съгласно този подход е необходимо да настъпи риск, произтичащ от естеството, състоянието или експлоатацията на въздухоплавателното средство или от въздухоплавателно съоръжение, използвано при качване или слизване от него. Така това би довело до положение, при което за злополуки като разглежданата по главното производство, които нямат никаква връзка с дейността по въздушен превоз и биха могли да възникнат при други обстоятелства, да не може да се ангажира отговорността на превозвача, каквото е било намерението на държавите — страни по Конвенцията от Монреал. Освен това в този случай тежестта на доказване пада върху лицето, което изтъква наличието на вреда. В конкретния случай подобен подход би довел до отхвърляне на предявения от ищцата иск, доколкото не е било възможно да се определи причината за злополуката.
- 24 За сметка на това съгласно втория подход не се изисква да е настъпил риск, присъщ на въздушния превоз, за да се ангажира отговорността на превозвача. Този подход се основава на текста на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, който не съдържа такова изискване. Освен това включването на такова изискване би лишило от съдържание предвидения в посочената разпоредба режим на отговорност. Всъщност почти всяка вреда би била изключена, доколкото тя би могла да настъпи по подобен начин и при други житейски обстоятелства. Във всеки случай вследствие на подобен подход не би имало основание да възникнат съмнения относно неограничената отговорност на въздушния превозвач, доколкото превозвачът може да бъде освободен от отговорност в случай на съпричиняване от страна на увреденото лице в съответствие с член 20 от Конвенцията от Монреал.
- 25 В това отношение запитващата юрисдикция уточнява, че в част от доктрината разливането на горещи напитки или ястия по тялото на пътника се квалифицира като „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. В конкретния случай този подход би довел до признаване на отговорността на ответника.
- 26 Запитващата юрисдикция също така разглежда като „междинно разрешение“ тълкуване на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, съгласно което отговорността произтича от самия факт, че дадена злополука е настъпила на борда на въздухоплавателно средство или при използване на съоръженията за качване или слизване, без да е необходимо настъпването на риск, присъщ на въздушния превоз, но с възможност въздушният превозвач да се освободи от отговорността, като докаже липсата на връзка с експлоатацията или естеството на въздухоплавателното средство. В настоящия случай този подход също така би довел до признаване на отговорността на ответника, в случай че злополуката не е могла да бъде установена.
- 27 При тези условия Oberster Gerichtshof (Върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Налице ли е „злополука“, пораждаща отговорност на въздушния превозвач съгласно член 17, параграф 1 от [Конвенцията от Монреал], когато чаша с горещо кафе, поставена на масичката пред седалка в самолет по време на полет, се хлъзне по неизяснена причина, падне и причини изгаряне на пътник?“.



## По преюдициалния въпрос

- 28 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба обхваща случай, при който предмет, използван за предоставяне на услуга на пътниците, е причинил телесно увреждане на пътник, без да е необходимо да се проверява дали това произшествие е резултат от риск, присъщ на въздушния превоз.
- 29 В самото начало следва да се уточни, че що се отнася до отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж на територията на Съюза, приложимият към делото по главното производство Регламент № 2027/97 въвежда съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал. От член 3, параграф 1 от този регламент по-конкретно следва, че отговорността на въздушните превозвачи на Съюза по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност (вж. в този смисъл решение от 6 май 2010 г., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 18).
- 30 Следва да се уточни, че Конвенцията от Монреал, която по отношение на Съюза е в сила от 28 юни 2004 г., считано от тази дата, е неразделна част от правния ред на Съюза и следователно Съдът е компетентен да се произнесе по преюдициално запитване относно нейното тълкуване (решение от 12 април 2018 г., *Finnair* C-258/16, EU:C:2018:252, т. 19 и 20 и цитираната съдебна практика).
- 31 В това отношение член 31 от Виенската конвенция за правото на договорите от 23 май 1969 г. (*Recueil des traités des Nations unies*, Vol. 1155, p. 331), която кодифицира правилата на общото международно право, обвързващо Съюза, уточнява, че съответният договор трябва да се тълкува добросъвестно, в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на термините в техния контекст, а също така в духа на предмета и целите на договора (решение от 12 април 2018 г., *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, т. 21 и цитираната съдебна практика).
- 32 Освен това Съдът вече е отбелязал, че понятията, съдържащи се в Конвенцията от Монреал, трябва да се тълкуват еднакво и самостоятелно, което означава, че когато тълкува тези понятия в отговор на преюдициално запитване, Съдът трябва да взема предвид не различните значения, които може да са им дадени във вътрешното право на държавите — членки на Съюза, а правилата за тълкуване на общото международно право, които обвързват Съюза (решение от 7 ноември 2019 г., *Guaitoli* и др., C-213/18, EU:C:2019:927, т. 47).
- 33 В конкретния случай от текста на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал следва, че за да се ангажира отговорността на превозвача, събитието, причинило смъртта или телесното увреждане на пътника, трябва да се квалифицира като „злополука“ и то трябва да е настъпило на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане.
- 34 Тъй като в Конвенцията от Монреал не се дава определение на понятието „злополука“, следва да се вземе предвид обикновеното 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.
- 35 Обикновеното значение, което се дава на понятието „злополука“, се схваща като непредвидено неумишлено увреждащо събитие.
- 36 Освен това съгласно трета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал държавите, които са страни по нея, като съзнават „значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване“, решават да предвидят режим на обективна отговорност за въздушните превозвачи. Такъв режим обаче предполага, както

впрочем следва от пета алинея от преамбюла на Конвенцията от Монреал, да бъде запазено „справедливо равновесие на интересите“, по-специално що се отнася до интересите на въздушните превозвачи и на пътниците (вж. в този смисъл решения от 6 май 2010 г., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 31 и 33 и от 22 ноември 2012 г., *Espada Sánchez* и др., C-410/11, EU:C:2012:747, т. 29 и 30).

- 37 Във връзка с това от подготовителните работи, довели до приемането на Конвенцията от Монреал, е видно, че договарящите се страни са изразили предпочитание към понятието „злополука“ пред предложеното в първоначалния проект понятие „събитие“ (вж. по-специално становището, представено от *International Union of Aviation Insurers*, DCW Doc No. 28, 13 май 1999 г., както и доклада на *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Причината за това е, че понятието „събитие“ се счита за твърде широко, тъй като обхваща всички обстоятелства, и може да доведе до прекалено много съдебни спорове.
- 38 За сметка на това вследствие на промяната при използването на това понятие е взето решение да се премахне последното изречение от член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, в което се е предвиждало, че превозвачът не носи отговорност, когато смъртта или нараняванията са резултат от здравословното състояние на пътника. Всъщност по същество е било прието, че запазването на такова освобождаване би нарушило равновесието на представените интереси в ущърб на пътника и че във всички случаи в член 20 от посочената конвенция вече се предвижда обща клауза за освобождаване.
- 39 Това е причината, поради която, за да се запази подобно равновесие, в Конвенцията от Монреал се предвижда в определени хипотези освобождаване на превозвача от отговорност или ограничаване на задължението му за поправяне на вреди. Всъщност 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. Освен това от член 21, параграф 1 от посочената конвенция следва, че въздушният превозвач не може нито да изключи, нито да ограничи отговорността си за вредите, посочени в член 17, параграф 1 от същата конвенция, когато тези вреди не надвишават определен праг на обезщетение. Въздушният превозвач може да изключи своята отговорност съгласно член 21, параграф 2 само над този праг, като докаже, че вредата не е възникнала по негова вина или че тя е била причинена единствено по вина на трето лице.
- 40 Тези ограничения позволяват пътниците да бъдат лесно и бързо обезщетени, без обаче на въздушните превозвачи да бъде наложено много тежко задължение за поправяне, което е трудно установимо и с трудно изчислим размер и би могло да наруши и дори да парализира икономическата им дейност (вж. в този смисъл решения от 6 май 2010 г., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 34—36 и от 22 ноември 2012 г., *Espada Sánchez* и др., C-410/11, EU:C:2012:747, т. 30).
- 41 Както отбелязва генералният адвокат в точка 60 от заключението си, от това следва, че поставянето на отговорността на превозвача в зависимост от 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 обикновеното значение на понятието „злополука“, посочено в член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, нито на преследваните от него цели.

- 42 Освен това 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, както бе посочено в точка 39 от настоящото решение, отговорността на тези превозвачи може да бъде изключена или ограничена.
- 43 При тези условия на поставения въпрос следва да се отговори, че член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба 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 необходимо да се проверява дали тези случаи са резултат от риск, присъщ на въздушния превоз.

### **По съдебните разноски**

- 44 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

**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 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г., трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „злополука“ по смисъла на тази разпоредба 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 необходимо да се проверява дали тези случаи са резултат от риск, присъщ на въздушния превоз.**

Подписи