



# Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ  
N. EMILIOU  
представено на 20 януари 2022 година<sup>1</sup>

**Дело C-589/20**

**JR**  
**срещу**  
**Austrian Airlines AG**

(Преюдициално запитване, отправено от Landesgericht Korneuburg (Областен съд, Корнойбург, Австрия)

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Конвенция от Монреал — Член 17, параграф 1 — Отговорност на въздушните превозвачи за смърт или телесни увреждания, претърпени от пътници — Изисквания за причинна връзка със „злополука“, възникнала „по време на [...] слизане“ — Падане на пътник, докато слиза по стълбата на самолет — Член 20 — Съпричиняване — Случай, в който пътникът не се е държал за парапета на стълбата“

## I. Въведение

1. Настоящото дело се отнася до ежедневната опасност от увреждащи спъвания и подхлъзвания. То повдига по-точно въпроса дали и ако да — до каква степен, въздушните превозвачи носят отговорност, когато тези нещастни случаи сполетят пътници на борда на самолет или на съоръженията, използвани за качване или слизане от него.

2. В това отношение Landesgericht Korneuburg (Областен съд, Корнойбург, Австрия) отправя до Съда два въпроса относно тълкуването на член 17, параграф 1 и член 20 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз<sup>2</sup> (наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“). Тези въпроси са поставени в контекста на иск за обезщетение за вреди, предявен от JR — пътничка на международен полет, срещу Austrian Airlines AG — превозвача, който е продал и осъществил този полет, във връзка с претърпените наранявания, когато пада — без установима причина — на стълбата на самолета, докато слиза от него.

<sup>1</sup> Език на оригиналния текст: английски.

<sup>2</sup> Тази конвенция, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., е 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. 112).

3. *Първият въпрос* е дали такова падане представлява „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, която ангажира отговорността на въздушния превозвач съгласно тази разпоредба. *Вторият въпрос* се отнася до това дали в този контекст обстоятелството, че пътникът не се е държал за парапета на стълбата на самолета, представлява съпричиняване от негова страна, което освобождава превозвача от отговорност съгласно член 20 от тази конвенция. В настоящото заключение ще обясня защо според мен и на двата въпроса следва да се даде нюансиран отговор за всеки отделен случай.

## II. Правна уредба

### A. Конвенцията от Монреал

4. В третото съображение от Конвенцията от Монреал се посочва, че държавите — страни по Конвенцията, „[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“.

5. В петото съображение от тази конвенция се посочва, че „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“.

6. Член 17 от Конвенцията от Монреал е озаглавен „Смърт и увреждане на пътници — повреда на багаж“, предвижда в параграф 1, че „[п]ревозвачът 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“.

7. Съгласно член 20 от тази конвенция, озаглавен „Освобождение от отговорност“, „[а]ко 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. [...] Този член се прилага спрямо всичките разпоредби за отговорност в тази конвенция, включително разпоредбата на член 21, параграф 1“.

8. Член 21 от Конвенцията от Монреал, озаглавен „Обезщетение в случай на смърт или увреждане на пътници“, гласи следното:

„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“.

### **Б. Правото на Съюза**

9. Член 3, параграф 1 от 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<sup>3</sup>, изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002<sup>4</sup> (наричан по-нататък „Регламент № 2027/97“), предвижда, че „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“.

### **III. Фактите, националното производство и преюдициалните въпроси**

10. На 30 май 2019 г. JR, съпругът ѝ и двегодишният им син летят от Солун (Гърция) до Виена (Австрия) с полет, изпълняван от Austrian Airlines съгласно договор за въздушен превоз, сключен с това дружество.

11. След кацане на международното летище във Виена самолетът спира в положение за слизване на открито. В предната и задната част на самолета са поставени непокрити стълби за качване и слизване с парапет от двете страни, за да могат пътниците да слязат. JR и нейното семейство пропускат другите пътници да излязат първи, след което използват стълбата отпред. Съпругът на JR започва пръв да слиза по стълбата, като носи в двете си ръце по един куфар на колелца за ръчен багаж. Като достига долната третина на стълбата, той за малко не пада, но успява да се задържи. След това JR го последва, като държи с дясната си ръка ръчната си чанта, а с лявата носи сина си. Тя пада на мястото, където преди това за малко не пада съпругът ѝ, като се удря в ръба на стълбата. Получава фрактура на лявата си предмишница и хематом на седалището.

12. JR предявява иск срещу Austrian Airlines пред Bezirksgericht Schwechat (Районен съд, Швехат, Австрия) за обезщетение за вреди в размер на 4 675,00 EUR, ведно с лихвите и разноските. По същество тя твърди, че съгласно австрийското право превозвачът е отговорен за претърпените от нея увреждания, тъй като е нарушил договорното си задължение да осигури безопасността на пътниците<sup>5</sup>. В това отношение JR твърди, че при слизване на

<sup>3</sup> Регламент на Съвета от 9 октомври 1997 година (ОВ L 285, 1997 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 170).

<sup>4</sup> Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година (ОВ L 140, 2002 г., стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 9, стр. 146).

<sup>5</sup> От акта за преюдициално запитване става ясно, че съгласно член 1295, параграф 1 от Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Общ граждански кодекс на Република Австрия) гражданската отговорност може да възникне по-специално от нарушаване на договорно задължение. Освен това става ясно, че съгласно австрийското право сключването на договор за въздушен превоз поражда за превозвача допълнително задължение да осигури безопасността на пътниците по-специално при тяхното качване и слизване.

пътниците на открито стандартна практика е превозвачът да осигури покрити стълби за качване и слизане и да гарантира, че те не са кални или хлъзгави. В конкретния случай въпреки дъжда Austrian Airlines използвало непокрити стълби, като по този начин увеличило опасността някой да може да се подхлъзне върху мокрите стълби. Нещо повече, стъпалото, на което JR се е подхлъзнала, според нея е било омаслено и/или кално. Всъщност стълбите били толкова хлъзгави, че съпругът ѝ едва не паднал точно на същото място, където тя всъщност паднала, въпреки че след като видяла как съпругът ѝ за малко не паднал, тя положила специални грижи, като взела сина си на ръце, за да го предпази от подхлъзване, и слязла много внимателно.

13. В отговора си Austrian Airlines изтъква, *първо*, че не е нарушило задължението си за осигуряване на безопасност. Използването на стълби за качване и слизане, оборудвани със стъпала с надупчена, респ. набраздена повърхност за намаляване на опасността от подхлъзване, гарантирало, че пътниците могат да слязат от самолета безопасно. Освен това въпросните стълби били в безупречно техническо състояние и не били мокри, омаслени или кални и следователно не били хлъзгави. *Второ*, и във всеки случай, от JR можело разумно да се очаква да се държи за парапета, особено след като току-що станала свидетел на това, че съпругът ѝ за малко не паднал. Освен това не можело да се изключи, че падането ѝ се е случило именно защото е държала сина си. *Трето*, JR избрала да не потърси допълнително лечение в близката болница веднага след инцидента въпреки дадените ѝ медицински указания и съвети, а вместо това пътувала обратно до Линц (Австрия), където потърсила лечение едва късно вечерта на 30 май 2019 г. Поради това не можело да се изключи, че уврежданията ѝ не са се влошили поради забавянето на лечението.

14. С решение от 15 март 2020 г. Bezirksgericht Schwechat (Районен съд, Швехат) отхвърля изцяло исковата претенция. В допълнение към фактите, обобщени по-горе в точка 11, този съд установява още, че около 60 пътници са използвали стълбите за слизане от самолета преди JR, като никой от тях не се е подхлъзнал и не се е оплакал, че са хлъзгави. Стъпалата са от набраздена ламарина, която осигурява специална защита срещу подхлъзване. Такива стълби се използват постоянно на международното летище във Виена, където няма покрити стълби. Освен това тези съоръжения са сертифицирани, а въпросните стълби на самолета са били в добро състояние и не са показвали признаци на дефекти или повреди. Във въпросния ден, макар и стъпалата да са влажни, тъй като преди това е валил дъжд, те не са могли да се считат за мокри, тъй като в момента на слизане на пътниците от самолета не е валило. Освен това те не са мазни, кални или по някакъв начин с по-обширни места със замърсяване. Само на последните три стъпала са открити отделни малки точковидни петна с неясна консистенция, но не е можело да се установи, че тези петна мръсотия са хлъзгави или дори че върху стъпалата е имало залепнала дъвка. И накрая, JR е наблюдавала как съпругът ѝ за малко не паднал и след това е паднала сама на същото място. Освен факта, че никой от двамата не е използвал парапетите, не е било възможно да се установи защо ищцата е паднала.

15. С оглед на тези факти и в съответствие с австрийското право първоинстанционният съд постановява, че Austrian Airlines не е нарушило задължението си за осигуряване на безопасност. Въздушният превозвач е длъжен да предприеме само онези мерки, които могат разумно да се очакват от него. В това отношение използването на стълби на самолета със нехлъзгави се повърхности е било достатъчно, за да се гарантира, че пътниците могат да слязат от самолета безопасно. Във всеки случай всеки пътник трябва да си гледа в краката. След като е видяла как съпругът ѝ за малко е щял да падне, JR 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, преди да продължи да слиза. Също така JR е можела да помоли съпруга си за помощ. Неизползването на парапета въпреки вече осъзнатата опасност означава, че нейното падане е главно поради собствена непредпазливост.

16. JR подава жалба срещу това решение пред Landesgericht Korneuburg (Областен съд, Корнойбург). Този съд отбелязва, че отговорността на Austrian Airlines трябва да се преценява не според австрийското право, а според условията, предвидени в Конвенцията от Монреал. В това отношение той изразява съмнение, че падане като това, което е претърпяла JR, може да се квалифицира като „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от тази конвенция, както това понятие е определено в решението Niki Luftfahrt<sup>6</sup>. Във всеки случай той поставя въпроса дали небрежността на пътника, който не се е държал за парапета, освобождава превозвача от всякаква отговорност съгласно член 20 от Конвенцията.

17. В този контекст Landesgericht Korneuburg (Областен съд, Корнойбург) решава да спре производството и да отправи следните преюдициални въпроси до Съда:

- „1) Трябва ли член 17, параграф 1 от [Конвенцията от Монреал] да се тълкува в смисъл, че понятието „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 [решението Niki Luftfahrt], и стълбата не е имала дефекти, по-специално не е била хлъзгава?
- 2) Трябва ли член 20 от [Конвенцията от Монреал] да се тълкува в смисъл, че при обстоятелства като описаните в [първия въпрос] и при положение че в момента на падането пътникът не се е държал за парапета на стълбата, евентуалната отговорност на въздушния превозвач отпада напълно?“

18. Преюдициалното запитване от 15 септември 2020 г. е постъпило в Съда на 10 ноември 2020 г. JR, Austrian Airlines, германското правителство и Европейската комисия подават писмени становища пред Съда. По настоящото дело не е проведено съдебно заседание.

#### IV. Анализ

19. Конвенцията от Монреал е договор, в който се определят единни правила за международния въздушен превоз. В нея се определят по-специално задълженията на въздушните превозвачи към пътниците, с които те са сключили договор за превоз. Тъй като тази конвенция е сключена по-специално от Европейския съюз<sup>7</sup>, тя е неразделна част от правния ред на Съюза от датата на влизането ѝ в сила по отношение на Съюза, а именно от 28 юни 2004 г. Следователно, считано от тази дата, Съдът е компетентен да се произнесе по преюдициално запитване относно нейното тълкуване<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Решение от 19 декември 2019 г. (C-532/18, EU:C:2019:1127, наричано по-нататък „решението Niki Luftfahrt“).

<sup>7</sup> Вж. бележка под линия 2.

<sup>8</sup> Вж. по-специално решение Niki Luftfahrt (т. 30 и цитираната съдебна практика).

20. Както правилно отбелязва запитващата юрисдикция<sup>9</sup>, към спора в главното производство се прилага Конвенцията от Монреал. Всъщност JR е сключила договор за превоз с Austrian Airlines и този договор се отнася до „международен превоз“ по смисъла на член 1 от Конвенцията, тъй като мястото на заминаване и местоназначението се намират на териториите на две държави — страни по Конвенцията, а именно съответно Република Гърция и Република Австрия<sup>10</sup>.

21. Глава III от Конвенцията от Монреал съдържа редица разпоредби, свързани с отговорността на въздушните превозвачи. По-специално член 17, параграф 1 се отнася до тяхната отговорност в случай на „смърт или телесно увреждане“ на пътници. В настоящия случай не се оспорва, че фрактурата и хематомът, които JR<sup>11</sup> е получила в качеството си на пътник и за които иска обезщетение от Austrian Airlines, представляват такива „телесни увреждания“.

22. Така искът на JR попада точно в обхвата на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. Освен това в такъв случай тази разпоредба се прилага *изключително*. Действително съгласно член 29 от Конвенцията, независимо от основаниято (основанията), на което (които) се позовава ищецът в подкрепа на иска си — национално деликтно право, договорна отговорност и т.н. — то трябва да спазва условията и ограниченията на отговорността, посочени в този договор, като в противен случай искът се отхвърля. С други думи, „ако не е налично правно средство за защита за вредата съгласно Конвенцията, то изобщо няма такова“<sup>12</sup>. Следователно, въпреки че искът на JR се основава на австрийската правна уредба на гражданската отговорност, основателността му в крайна сметка зависи не от съдържанието на тази уредба, а от правилното тълкуване на Конвенцията<sup>13</sup>.

23. В това отношение член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал предвижда, че увреденият пътник има право на иск срещу въздушния превозвач „само при условие че злополуката, която е причинила [...] увреждането, е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане“.

24. Когато тези условия са изпълнени, защитата, с която разполага превозвачът, е доста ограничена и варира в зависимост от размера на обезщетението, което трябва да бъде присъдено на ищеца. Ако стойността на иска не превишава 100 000 специални права на тираж (наричани по-нататък „СПТ“)<sup>14</sup>, член 21, параграф 1 от Конвенцията от Монреал гласи, че въздушният превозвач „не може да изключи или ограничи отговорността си“. Ако искът е над този праг, съгласно член 21, параграф 2 от Конвенцията превозвачът може да

<sup>9</sup> Вж. точка 16.

<sup>10</sup> Вж. точка 10. Освен това, тъй като Austrian Airlines е, както става ясно, „въздушен превозвач на Общността“ по смисъла на член 2, параграф 1, буква б) от Регламент № 2027/97 (т.е. „въздушен превозвач, притежател на валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно разпоредбите на [Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 година относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, 1992 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 76)]), се прилага и първият регламент. Въпреки това, когато става въпрос за отговорността на „въздушни превозвачи на Общността“ за увреждания, претърпени от пътници, член 3, параграф 1 от този регламент препраща към съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал.

<sup>11</sup> Вж. точка 11.

<sup>12</sup> Камара на лордовете (Обединено кралство), 8 декември 2005 г., Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Re, [2005] UKHL 72 (наричано по-нататък „решението Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Re“), Lord Scott, §3.

<sup>13</sup> Факт, който първоначално страните в главното производство, както и самият първоинстанционен съд, изглежда не са взели предвид (вж. т. 12–15).

<sup>14</sup> СПТ е международен резервен актив, определен и поддържан от Международния валутен фонд (МВФ), чиято стойност се основава на кошница от национални валути и се променя ежедневно (вж. <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>).

ограничи<sup>15</sup> отговорността си, като докаже по същество, че увреждането на пътника не се дължи на негова вина/небрежност. Безспорно е, че искът на JR не превишава 100 000 СПТ, така че Austrian Airlines във всички случаи не би могло да се възползва от тази конкретна защита.

25. Независимо от това въпреки привидно безусловната формулировка на член 21, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, в тази хипотеза превозвачът има на разположение друга защита. Всъщност той може да изключи или ограничи отговорността си — единствено — като докаже *съпричиняване* от страна на ищеца съгласно член 20 от Конвенцията. Всъщност тази разпоредба се прилага за всички случаи на вреди, посочени в този договор, включително „телесно увреждане“ на пътник, дори когато стойността на иска не превишава 100 000 СПТ<sup>16</sup>.

26. В този контекст въпросите, отправени до Съда, се отнасят до условията на иска (член 17, параграф 1) и до защитата срещу него (член 20). *Първият въпрос* се отнася до правилното тълкуване на понятието „злополука“ по смисъла на първата разпоредба. *Вторият въпрос* се отнася до съпричиняването, предвидено във втората разпоредба. Член 17, параграф 1 вече е бил предмет на тълкуване от Съда по-специално в решението Niki Luftfahrt. Член 20 не е. Като цяло от съществуващата съдебна практика не може да се извлече окончателен отговор на поставените въпроси, въпреки че могат да се направят някои общи изводи.

27. *Първо*, съдържащите се в Конвенцията от Монреал понятия като „злополука“ и „небрежност“ трябва да се тълкуват *еднакво и самостоятелно* в съответствие с правилата за тълкуване на общото международно право, които обвързват Европейския съюз<sup>17</sup>.

28. В това отношение, *второ*, тези понятия трябва да се тълкуват съгласно правилата на международното обичайно право, кодифицирани с Виенската конвенция за правото на договорите от 23 май 1969 г.<sup>18</sup> Следователно съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал трябва да се тълкуват добросъвестно, в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на термините в техния контекст, а също така в духа на предмета и

<sup>15</sup> Когато стойността на иска превишава 100 000 СПТ и превозвачът докаже, че не е виновен, той остава отговорен за претърпените вреди до тази сума.

<sup>16</sup> Това става ясно от последното изречение на член 20, в което се посочва, че той се прилага спрямо „всичките разпоредби за отговорност в тази конвенция, включително разпоредбата на член 21, параграф 1“. Въпреки това съществува известна неяснота в това отношение, когато става въпрос за „въздушни превозвачи на Общността“. Действително в „информационната бележка“, съдържаща се в приложението към Регламент № 2027/97, се посочва, че „[з]а всяка щета в размер до 100 000 СПТ [...] въздушният превозвач *не може да оспорва исканията за обезщетение* [...]“. (курсивът е мой). Въпреки това според мен това е просто случай на недобра формулировка на текста. *Първо*, повтарям, че когато става въпрос за отговорността на „въздушен превозвач на Общността“ към пътниците, член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 препраща към разпоредбите на Конвенцията от Монреал (вж. бележка под линия 10 по-горе). Условията за ангажиране на отговорността (включително защитните средства, с които разполагат превозвачите) по правило са тези, които са предвидени в тази конвенция. *Второ*, ясно е, че при изменението на Регламент № 2027/97 чрез приемането на Регламент № 889/2002 законодателят на Съюза е имал намерение да ограничи възможността „въздушните превозвачи на Общността“ да се възползват от член 21, параграф 2 от тази конвенция (вж. приложението към Регламент № 2027/97 във връзка със съображение 11 от Регламент № 889/2002). Нищо обаче не позволява да се направи извод, че той също така е искал да им забрани да се позовават на защитата, предвидена в член 20 от тази конвенция. Напротив, съображение 9 от Регламент № 2027/97 нито е заличено, нито изменено с Регламент № 889/2002 и следователно все още гласи най-общо, че „въздушните превозвачи на Общността могат да бъдат освободени от отговорност в случаи на [съпричиняване от страна на] засегнатите пътници“.

<sup>17</sup> Вж. по-специално решението Niki Luftfahrt (т. 32 и цитираната съдебна практика).

<sup>18</sup> United Nations Treaty Series, том 1155, стр. 331 (наричана по-нататък „Виенската конвенция“).

целите на договора<sup>19</sup> — които включват „осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз“, като същевременно се поддържа „справедливо равновесие“ между тези интереси и интересите на въздушните превозвачи<sup>20</sup>.

29. На *трето* място бих добавил, че тъй като Съдът е само една от юрисдикциите, компетентни да тълкуват Конвенцията от Монреал, и тъй като еднаквото прилагане на тази конвенция във всички държави — страни по нея, е идеал, който трябва да се преследва, е уместно Съдът, когато се произнася по понятия като „злополука“ и „небрежност“, да взема предвид и да черпи вдъхновение от решенията, постановени от съдилищата на тези държави — страни по Конвенцията<sup>21</sup>.

30. В следващите раздели ще разгледам поставените въпроси в светлината на тези общи съображения. Преди това обаче ще направя една последна забележка, свързана с фактите по настоящото дело. От акта за преюдициално запитване е видно, че докато някои от тези факти са безспорни, страните в главното производство оспорват други обстоятелства, а именно дали стълбите на самолета са били мокри, кални или мазни и следователно хлъзгави и дали това е причината за падането на JR. Освен това те спорят дали JR е проявила небрежност, тъй като не се е държала за парапета<sup>22</sup>. Въпреки това националните юрисдикции вече са установили и преценили всички тези факти. Те са установили, че стълбите не са били хлъзгави и не са имали никакъв друг дефект, че следователно не е възможно да се установи защо JR е паднала и че тя наистина е допуснала небрежност<sup>23</sup>. Съдът е длъжен да се произнесе по исканото тълкуване въз основа на тези констатации<sup>24</sup>. В настоящото заключение ще направя същото.

#### ***А. Относно паданията и „злополуките“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал (първия въпрос)***

31. Две кумулативни изисквания произтичат от формулировката на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. За да бъде отговорен въздушният превозвач, понесеното от пътника „телесно увреждане“ трябва i) да е причинено от „злополука“, ii) която е възникнала „на борда на въздухоплателното средство“ или „по време на качване или слизане“.

32. Второто изискване не е предмет на разглеждане по настоящото дело. Запитващата юрисдикция приема, че то е изпълнено, и поради това не отправя въпрос относно него. Въпреки това Austrian Airlines оспорва този пункт пред Съда. По същество то твърди, че понятията „качване“ и „слизане“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията следва да се ограничат до процеса на преминаване на прага на въздухоплателното средство по

<sup>19</sup> Вж. член 31 от Виенската конвенция и решението Niki Luftfahrt (т. 31).

<sup>20</sup> Вж. трето и пето съображение от Конвенцията от Монреал и решението Niki Luftfahrt (т. 36 и цитираната съдебна практика).

<sup>21</sup> Вж. по аналогия решение от 6 октомври 2020 г., Комисия/Унгария (Висше образование) (C-66/18, EU:C:2020:792, т. 92). Освен това Конвенцията за уеднаквяване на някои правила при международния въздушен превоз, подписана във Варшава на 12 октомври 1929 г., която предхожда Конвенцията от Монреал, съдържа разпоредби (членове 17 и 21), които въпреки някои различия (вж. бележка под линия 77 по-долу) са еквивалентни на член 17, параграф 1 и член 20 от Конвенцията от Монреал. Така понятията „злополука“ и „небрежност“ по смисъла на последните разпоредби могат да се тълкуват в светлината на националните решения, отнасящи се до първите, и обратно (вж. заключението на генералния адвокат Saugmandsgaard Øe по дело Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, т. 26, 27 и 43). Поради това ще се позовавам без разграничение на решения, отнасящи се до едната или до другата конвенция.

<sup>22</sup> Срв. точки 12 и 13.

<sup>23</sup> Вж. точка 14.

<sup>24</sup> Всъщност в рамките на производството по преюдициално запитване по член 267 ДФЕС националните юрисдикции са тези, които сами определят фактическата обстановка по споровете, които трябва да решат (вж. например решение от 7 август 2018 г., Prenninger и др., C-329/17, EU:C:2018:640, т. 27 и цитираната съдебна практика).



време на качване или слизане, т.е. стъпването във или извън въздухоплавателното средство, от или към стълбите или ръкава за качване и слизане. Следователно, когато JR паднала в долната третина на стълбите, тя вече не била „слизала“. За да дам полезен отговор на националния съд, ще се спра накратко на този довод.

33. Конвенцията от Монреал не предлага определение на понятията „качване“ и „слизане“, съдържащи се в член 17, параграф 1. Въпреки това, следвайки правилата за тълкуване, посочени в точка 28 по-горе, не виждам причина те да бъдат тълкувани стеснително, както предлага Austrian Airlines. *Първо*, в обичайното си значение понятието „качване“ се отнася в широк смисъл до действието по качване на пътници (или товари и т.н.) на въздухоплавателно средство (или плавателен съд и т.н.) преди пътуване, докато понятието „слизане“ означава обратното. *Второ*, изразът „[която и да е от операциите]“, използван в член 17, параграф 1<sup>25</sup>, показва намерението на съставителите на Конвенцията да обхванат с тези понятия широк кръг от положения, които очевидно не се ограничават до действието по стъпването във или извън въздухоплавателното средство — или дори до действието по изкачването или слизането по стълбите на самолета. *Трето*, във връзка с последното може да се твърди, че в контекста на съвременното пътуване по въздух „качването“ и „слизането“ са сложни процеси, които често включват множество изходи, коридори, превозни средства за придвижване по пистата и стълби, преди човек да достигне мястото си или, обратно, да стъпи в дадена държава. *Четвърто*, предметът и целите на Конвенцията от Монреал също изискват широко тълкуване. Ако становището на Austrian Airlines бе правилно, *полезното действие* на член 17, параграф 1, напротив, би било доста силно ограничено. Съответно националните съдилища разглеждат тези понятия като достатъчно широки, за да обхванат — в интерес на пътниците — събития, които се случват на пистата, в автобусите, които ги превозват до самолетите или летищните терминали, или дори в „стерилните“ зони на тези терминали, стига — в интерес на въздушните превозвачи — пътниците да са под контрола на персонала на превозвача по време на тези събития<sup>26</sup>. В обобщение понятието „слизане“ по смисъла на член 17, параграф 1 очевидно включва, но не се ограничава до слизането по стълбите на самолета след кацане.

34. Щекотливият въпрос е свързан с първото изискване. По същество с първия си въпрос запитващата юрисдикция иска да се установи дали понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал обхваща случай, при който пътник пада на стълбите на самолета, докато слиза, дори ако причината за падането му не може да бъде установена и по-специално то не се дължи на „предмет, използван за предоставяне на услуга на пътниците“, нито на дефект или хлъзгавост на стълбите.

35. Припомням, че Конвенцията от Монреал не предвижда определение на понятието „злополука“, съдържащо се в член 17, параграф 1. В това отношение националните съдилища използват определение, дадено преди повече от 30 години по отношение на член 17 от Варшавската конвенция. В своето основополагащо решение по делото Air France/Saks<sup>27</sup> Върховният съд на Съединените щати тълкува това понятие като обхващащо

<sup>25</sup> Няма еквивалент на този израз в текста на немски език на Конвенцията от Монреал („beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat“). Макар да е жалко, това според мен е без значение. Всъщност само текстовете на шестте езика, на които е съставена тази конвенция (а именно английски, арабски, китайски, испански, френски и руски) са квалифицирани като „автентични“ и следва да се вземат предвид (вж. заключението на генералния адвокат Saugmandsgaard Øe по дело *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:788, т. 36). Тези „автентични“ текстове изглеждат последователни в това отношение. Вж. по-специално текстовете на испански („cualquiera de la operaciones“) и френски („toutes opérations“) език.

<sup>26</sup> За повече подробности вж. *Naveau, J., Godfroid, M., Frühling, P. Précis de droit aérien*. 2. ed., Bruylant, Bruxelles, 2006, p. 333; *Schmid, R. Article 17*. — In: *Montreal Convention*, Kluwer, the Netherlands, 2006, §§ 50—86; и *Chapman, M., Prager, S., Harding, J. Saggerson on Travel Law and Litigation*. 5. ed., Wildy, Simmonds & Hill Publishing, London, 2013, 499—502.

<sup>27</sup> Върховен съд на САЩ, 4 март 1985 г., 470 U.S. 392 (1985) (наричано по-нататък „решението Air France/Saks“).

„неочаквано или необичайно събитие или случка, която е външна за пътника“. В решението Niki Luftfahrt Съдът формулира свое собствено определение. Той постановява, че в съответствие с обикновеното значение на това понятие „злополука“ е „непредвидено неумишлено увреждащо събитие“<sup>28</sup>. Единствената съществена разлика между тези две определения се състои в критерия за „външен характер“, въведен в първото, но привидно отсъстващ във второто — въпрос, на който ще се върна по-долу<sup>29</sup>.

36. От множество национални решения и от решението Niki Luftfahrt следва също така, че тъй като съгласно член 17, параграф 1 превозвачът отговаря за увреждане на пътник „само при условие“ че то е причинено от „злополука“, възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане, в това понятие не могат да се „вкарват“ допълнителни условия за ангажиране на отговорността — в противен случай простата логика на тази разпоредба би била изопачена.

37. По-конкретно, *първо*, както Съдът изрично посочва в това решение, отговорността на превозвача съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал не зависи от това дали увреждането на пътника се дължи на настъпването на риск, присъщ на въздушния превоз. Въпреки че някои национални съдилища са възприели обратното становище, Съдът правилно отбелязва, че въвеждането на такова условие в понятието „злополука“ не би съответствало нито на обикновеното му значение, нито на целите, преследвани от Конвенцията<sup>30</sup>. Следователно изтъкнатият от Austrian Airlines довод, че падането по стълбите е — безспорно — опасност от ежедневието, е без значение за отговора на въпроса, поставен от запитващата юрисдикция.

38. *Второ*, според мен не е от значение и обстоятелството дали увреждането на пътника е причинено от „предмет, използван за предоставяне на услуга на пътниците“, както е посочено от запитващата юрисдикция в първия ѝ въпрос, въпреки че в защита на тази юрисдикция следва да се посочи, че по този въпрос съществува известна неяснота. В крайна сметка в решението Niki Luftfahrt Съдът все пак посочва, че понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 „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“<sup>31</sup>.

39. Силно се съмнявам обаче, че с това изявление Съдът е имал намерение да ограничи това понятие чрез въвеждането на ново условие, което не се съдържа в текста на член 17, параграф 1, след като току-що е отхвърлил друго такова условие в същото решение<sup>32</sup>. Според мен това изявление по-скоро представлява абстрактно описание на обстоятелствата, които са предмет на разглеждане по това дело — включващи чаша за еднократна употреба с горещо кафе, поднесена от персонала на превозвача, която се е преобърнала от сгъваемата масичка и е причинила изгаряния на пътник. Множество събития, които се случват на борда на въздухоплавателните средства или по време на качване или слизане, могат да попаднат в определението за „злополука“, както е посочено в

<sup>28</sup> Решението Niki Luftfahrt (т. 35).

<sup>29</sup> Вж. точки 52 и 53 по-долу.

<sup>30</sup> Вж. решението Niki Luftfahrt (т. 41).

<sup>31</sup> Решението Niki Luftfahrt (т. 43 и диспозитива).

<sup>32</sup> Вж. точка 37.

точка 35 по-горе, дори и да не включват „предмет, използван за предоставяне на услуга на пътниците“, и обратното. Следователно в настоящия случай не е от значение дали падането на JR се дължи на такъв „предмет“<sup>33</sup>.

40. Трето, противно на това, което Austrian Airlines, изглежда, твърди, отговорността на превозвача съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал не може да зависи от наличието на вина/небрежност от негова страна. Докато това може да бъде условие за ангажиране на отговорност във вътрешното деликтно/договорно право, текстът на тази разпоредба не визира подобно условие. Отново следва да се посочи, че това, което има значение, е дали при определени обстоятелства е възникнала „злополука“, а това понятие е обективно. Следователно фактът, че в настоящия случай Austrian Airlines е положила разумни грижи, за да предотврати увреждането на JR<sup>34</sup>, е без значение, когато се решава дали това увреждане е причинено от такова събитие<sup>35</sup>.

41. Анализът на целия режим на отговорност, установен в Конвенцията от Монреал в случай на „телесно увреждане“, понесено от пътник, потвърждава това тълкуване. Припомням, че вината/небрежността на превозвача, или по-скоро липсата на такава, може да е от значение на етапа на *защитата* срещу претенцията съгласно член 21, параграф 2 от тази конвенция. Превозвачът понякога може да ограничи отговорността си, като докаже, че *въпреки че е възникнала „злополука“*, той няма вина за увреждането<sup>36</sup>. Следователно вината/небрежността не може да бъде елемент на това понятие.

42. Накратко, „истинският въпрос“, на който трябва да се отговори, е по-тесен. Той се свежда до следното: дали увреждането на пътника е причинено от събитие, което отговаря на обективното определение за „злополука“, както е посочено в точка 35 по-горе?

43. Според JR, германското правителство и Комисията на този въпрос следва да се отговори утвърдително в настоящия случай. Следвайки определението на Съда, те изтъкват, че падане като това, което е претърпяла JR, очевидно е „увреждащо“ и „неумишлено“ събитие. Освен това, въпреки че винаги съществува опасност от падане на стълбите на самолета и хората наистина падат понякога, все пак се счита, че падането е „непредвидено“, когато се случи<sup>37</sup>.

44. От друга страна, според Austrian Airlines отговорът на този въпрос е отрицателен. По същество то твърди, че в настоящия случай не е имало „злополука“, тъй като нищо „неочаквано“, „необичайно“ или „непредвидено“ не е причинило падането на ищеца. Пътниците обичайно слизат по стълбите на самолета след полета си. Освен това, като се имат предвид фактите в главното производство, не е имало нищо необичайно като например неочаквана разлика в нивото между пода на самолета и стълбите, нито дефект или вещество, което да ги направи хлъзгави. В това отношение запитващата юрисдикция, изглежда, е съгласна.

<sup>33</sup> Обратното тълкуване би довело до неоправдана разлика в третирането на сходни положения. Ако един пътник неволно причини вреда на друг пътник, като разлее гореща напитка, квалифицирането на подобно събитие като „злополука“ не следва да зависи от това дали става въпрос за чаша за еднократна употреба, предоставена от въздушния превозвач, или за чаша за многократна употреба, донесена от пътника.

<sup>34</sup> Вж. точка 15.

<sup>35</sup> Вж. решението Air France/Saks: „Изискването за наличие на „злополука“ [...] включва изследване на естеството на събитието, *причинило* вредата, а не на грижите, положени от въздушни превозвач за предотвратяване на вредата“.

<sup>36</sup> Вж. точка 24.

<sup>37</sup> Това е така, дори ако в този случай JR е била нащрек поради факта, че съпругът ѝ за малко не е паднал. Въпросът дали тя е трябвало да бъде по-внимателна, след като е станала свидетел на този инцидент, следва да бъде взет предвид едва на етапа на разглеждане на съпричиняването съгласно член 20 от Конвенцията от Монреал.

45. Тези противоположни становища отразяват различните подходи, възприемани от националните съдилища при сходни обстоятелства.

46. Възщност някои национални решения следват логиката, застъпвана от JR, германското правителство и Комисията. Съгласно тези решения падането на пътник *по принцип се квалифицира като „злополука“* по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал<sup>38</sup>.

47. Други национални решения — които, доколкото ми е известно, представляват огромното мнозинство — следват логиката, поддържана от Austrian Airlines. Съгласно тези решения не е налице „злополука“ всеки път, когато пътник падне и се нарани. От решаващо значение е *причината за падането*. „Злополука“ е налице, когато падането е предизвикано от някакъв неочакван или необичаен фактор, който е външен за пътника. Например приема се, че е настъпила „злополука“ в случаите, когато пътниците са се подхлъзнали и паднали на стълбата на самолета поради наличието на сняг/лед или вода върху стъпалата<sup>39</sup>, внезапното им движение<sup>40</sup> или неочаквана разлика в нивото между пода на самолета и ръкава<sup>41</sup>. Пътниците, които са паднали на борда на въздухоплавателното средство, защото са се подхлъзнали на петно от сапун на пода на тоалетната<sup>42</sup> или защото някой от пътниците внезапно е настъпил крака им<sup>43</sup>, също се считат за пострадали при „злополука“. От друга страна, когато пътникът падне без установима причина<sup>44</sup> или когато падането се дължи единствено на неговото предварително здравословно състояние<sup>45</sup>, искът се отхвърля.

48. Според мен логиката, залегнала в основата на втория подход, е правилна поради няколко причини.

49. *Първо*, въпреки че в ежедневния език понятието „злополука“ често се смесва с понятието „увреждане“, това не е така в Конвенцията от Монреал. В член 17, параграф 1 се прави разграничение между „телесното увреждане“, понесено от пътника, и „злополуката“, която го е причинила. Следователно трябва да се направи разграничение между *причината* и *следствието*. Склонен съм да считам, че актът на падане не е *причина*, а е *следствие* от нещо друго: това е реакция на човек на пораждащо събитие.

<sup>38</sup> Вж. например Cour d'appel de Nouméa (Апелативен съд, Нумеа, Франция), 21 януари 2014 г., 13/00203.

<sup>39</sup> Вж. United States Court of Appeals, Ninth Circuit (Апелативен съд на Съединените щати, Девето отделение), 19 април 1993 г., Gezzi/British Airways Plc, 991 F.2d 603 (9th Cir. 1993), и High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Висш съд на Англия и Уелс, Кралско отделение (Административен съд), Обединено Кралство), 31 юли 2019 г., Carmelo Labbadia v Alitalia (Societa Aerea Italiana S.p.A), [2019] EWHC 2103 (Admin).

<sup>40</sup> Вж. Court of Appeal, New South Wales (Апелативен съд, Нови Южен Уелс, Австралия), 20 август 2009 г., Air Link Pty Ltd/Paterson, [2009] NSWCA.

<sup>41</sup> Вж. Wandsworth County Court (Окръжен съд Уандсуорт, Обединено кралство), 20 октомври 2007 г., Singhal/British Airways Plc, [2007] 10 WLUK 552.

<sup>42</sup> Вж. United States District Court, C.D. California (Окръжен съд на САЩ, централен окръг Калифорния), 20 март 2006 г., Sharma/Virgin Atlantic Airways, 31 Avi 17, 539 (CD Cal, 2006).

<sup>43</sup> Вж. United States District Court, N.D. California (Окръжен съд на САЩ, северен окръг Калифорния), 26 август 2003 г., Kwon/Singapore Airlines, 356 F.Supp.2d 1041 (N.D. Cal. 2003).

<sup>44</sup> Вж. по-специално United States District Court, S.D. Florida, Miami Division (Окръжен съд на САЩ, южен окръг Флорида, район Маями), 4 септември 2008 г., Ugaz/American Airlines, Inc., 576 F.Supp.2d 1354; Court of Appeal (England & Wales) (Civil division) (Апелативен съд на Англия и Уелс, гражданско отделение, Обединено кралство), 18 декември 2008 г., Beverley Anne Barclay/British Airways Plc, [2008] EWCA Civ 1419 (наричано по-нататък „решението Beverley Anne Barclay/British Airways Plc“) и Cour de cassation (Касационен съд, Франция), 15 януари 2014 г., 11-27.962.

<sup>45</sup> Вж. Court of Appeal (England & Wales) (Civil division) (Апелативен съд на Англия и Уелс, гражданско отделение, Обединено кралство), 16 април 1997 г., Chaudhari/British Airways Plc, [1997] 4 WLUK 221.

50. Ето защо, когато се поставя въпросът дали е станала „злополука“, не можем да разглеждаме падането изолирано, без да вземем предвид какво го е предизвикало. Припомням, че съгласно член 17, параграф 1 ищецът трябва да докаже, че „злополуката“ е причинила увреждането му. В това отношение обяснението „Паднах“ е твърде неубедително.

51. *Второ*, във връзка с последната точка много причини могат да доведат до неумышлено падане и нараняване. Те могат да бъдат „вътрешни“ за лицето — например припадък поради здравословното му състояние, или „външни“ за него — например неочакван контакт с хлъзгава повърхност.

52. В това отношение ми се струва съвсем очевидно, че когато пътник падне на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане по причини, които са чисто „вътрешни“ за него, той не може да предяви иск срещу въздушния превозвач съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал<sup>46</sup>. Така например, въпреки че инсултът със сигурност е — по изреча на Съда — „непредвидено неумышлено увреждащо събитие“, той не може да бъде квалифициран като „злополука“ по смисъла на тази разпоредба. Същите доводи са приложими и за пътник, който припада поради предходното си здравословно състояние, пада на пода и се наранява в резултат на това.

53. Всъщност има причина, поради която националните съдилища тълкуват последователно критерия за „външен характер“ в понятието „злополука“, както припомних в точка 35 по-горе. Макар и да почива на обикновеното му значение, това понятие е самостоятелно, използвано в договора за постигане на определена цел — включително, както припомних, „осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз“ при запазване на „справедливо равновесие на интересите“<sup>47</sup>. Съответно следва да се тълкува в светлината на тази цел. В това отношение националните съдилища правилно са преценили, че съставителите на Конвенцията от Монреал не са възнамерявали да ангажират отговорността на въздушните превозвачи за предходните здравословни проблеми на техните пътници, които се проявяват на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане<sup>48</sup>. Предвид това, макар критерият за „външен характер“ привидно да отсъства от определението, дадено от Съда в решението *Niki Luftfahrt*, сериозно се съмнявам, че той е възнамерявал да го отхвърли<sup>49</sup>.

<sup>46</sup> Вж. решението *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, Re, per Lord Mance, § 56.

<sup>47</sup> Вж. точка 28.

<sup>48</sup> Вж. *Naveau, J., Godfroid, M., Frühling*, P. op. cit., p. 331.

<sup>49</sup> Може би Съдът не го споменава, защото не е сметнал, че е необходимо да го направи в този случай. А може би друго обяснение за този пропуск може да се намери в точка 38 от решението *Niki Luftfahrt*. Там Съдът отбелязва, че в определен момент от преговорите по Конвенцията от Монреал е взето решение да се премахне последното изречение от първоначалния проект на член 17, параграф 1, в което се е предвиждало, че превозвачът не носи отговорност, „когато смъртта или нараняванията са резултат от здравословното състояние на пътника“. В това отношение от представеното от делегациите на Норвегия и Швеция изявление става ясно, че те са искали да се премахне това изречение, тъй като запазването му би нарушило равновесието на засегнатите интереси в ущърб на пътника (вж. DCW Doc No. 11, 4/5/99). Въпреки това ми се струва, че изявлението на две делегации едва ли е достатъчно, за да обоснове становището, че съставителите на тази конвенция са имали намерение, премахвайки това изречение, да направят въздушните превозвачи отговорни за „вътрешните“ събития, които се случват на техните пътници, и по-специално за проявата на техните лични здравословни проблеми, при липсата на външна „злополука“, която да ги е причинила или утежила. Нищо в останалите части на тези подготвителни работи не е в тази насока.

54. Следователно само ако падането на пътника е предизвикано от някакъв „външен“ фактор, той трябва да се счита за пострадал при „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. Въпреки това, тъй като всяко увреждане е следствие на верига от причинно-следствени връзки, достатъчно е някое звено от веригата да представлява такъв фактор<sup>50</sup>.

55. *Трето*, припомням, че за да се квалифицира като „злополука“, едно събитие трябва да е „неочаквано“ или „необичайно“ (или, ако се използва употребения от Съда синоним — „непредвидено“). В това отношение в националната съдебна практика е установено, че не е налице „злополука“ в случаите, когато увреждането е вследствие на конкретната, лична или особена реакция на пътника на обичайната, нормална и очаквана експлоатация на въздухоплавателното средство или на съоръженията, предвидени за качване и слизане<sup>51</sup>. Струва ми се, че в решението *Altenrhein Luftfahrt*<sup>52</sup> Съдът подкрепя този подход. Той постановява, че пътник, който е претърпял сериозна травма на гърба в резултат на така нареченото „твърдо кацане“, не е пострадал при „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, тъй като това кацане се вписва в рамките на нормалния работен обхват на въздухоплавателно средство и следователно не може да се счита за „непредвидимо“<sup>53</sup>.

56. Следователно, за да възникне отговорността на превозвача, падането на пътника трябва да е вследствие на нещо различно от собствената му реакция на нормалната експлоатация на въздухоплавателното средство или на гореспоменатите съоръжения. Всъщност, ако пътник падне, защото нормалното налягане в кабината на самолета го кара да чувства замайване, не виждам защо това трябва да се третира различно от гръбначното увреждане в решението *Altenrhein Luftfahrt*. Фактът, че пътникът в първия сценарий е паднал на пода, докато пътникът в другия сценарий е останал седнал, според мен не би трябвало да е от значение.

57. Разбира се, дали нещо е „непредвидено“, или, напротив, обичайно, нормално и очаквано, зависи от това чия или коя гледна точка се възприема. В това отношение националните съдилища са склонни да възприемат гледната точка на увреденото лице<sup>54</sup>. В решението *Altenrhein Luftfahrt* обаче Съдът отказва да направи това, тъй като това би могло да доведе до „парадоксален резултат“ едно и също събитие бъде квалифицирано като „непредвидено“, и следователно като „злополука“ за някои пътници, но не и за други. Съдът не възприема и гледната точка на превозвача. Вместо това той избира по-обективна гледна точка и постановява, че въпросното „твърдо кацане“ в случая е обичайно, нормално и очаквано, тъй като не надхвърлило границите, предвидени в съществените изисквания в областта на експлоатацията на въпросното въздухоплавателно средство<sup>55</sup>.

<sup>50</sup> Вж. в този смисъл решението *Air France/Saks*. Наред с външния фактор, предизвикал падането, здравословното състояние на пътника също може да е допринесло за увреждането му — той е бил особено нестабилен поради здравословното си състояние и т.н. Събитието следва да се квалифицира като „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 независимо от това обстоятелство. Възможно е пътникът да е допринесъл за падането си и поради небрежност — например да е бил обут с джапанки. Но това е предмет на член 20 (вж. моя анализ на втория въпрос).

<sup>51</sup> Вж. решенията *Air France/Saks* и *Beverley Anne Barclay/British Airways Plc*, § 36.

<sup>52</sup> Решение от 12 май 2021 г. (C-70/20, EU:C:2021:379, наричано по-нататък „решението *Altenrhein Luftfahrt*“).

<sup>53</sup> Вж. в този смисъл пак там, точки 37—40.

<sup>54</sup> Вж. решението *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*, Re, per Lord Scott, § 14.

<sup>55</sup> Пак там, точки 35 и 37—40.

58. Съгласен съм, че е необходима известна степен на обективност. Възприемането на субективната гледна точка на едната или другата заинтересована страна невинаги води до балансиран резултат<sup>56</sup>. Въпреки това промишлените стандарти, включително съществените изисквания в областта на експлоатацията на въздухоплателното средство или съоръженията, използвани за качване или слизане, макар и понякога да са от значение, не следва да бъдат решаващ фактор. Например, ако пътник падне и се нарани на борда на въздухоплателното средство поради внезапна въздушна турбуленция, според мен следва да се заключи, че увреждането е причинено от „непредвидено“ събитие и следователно от „злополука“, независимо дали тази турбуленция е надхвърлила границите, предвидени в тези съществени изисквания.

59. Според мен „неочакваният“ „необичаен“, или „непредвиден“ характер на събитието, причинило увреждането, следва да се преценява по-скоро от гледна точка на незаинтересован страничен наблюдател, а именно хипотетичен пътник с известен предходен — и добър/положителен — опит в пътуването със самолет<sup>57</sup>. Такъв страничен наблюдател например със сигурност не би очаквал да намери чуждо вещество или предмет — вода, сняг, масло, обелка от банан и т.н. — на пода на кабината или на стълбите на самолета.

60. *Накратко*, „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал е налице, когато падането на пътника е предизвикано — поне отчасти — от някакъв „външен“ за него фактор. Освен това този фактор трябва да е „неочакван“ или „необичаен“ (или, с други думи, „непредвиден“) от гледната точка на незаинтересован страничен наблюдател. Такъв е случаят по-специално когато падането е свързано с наличието на някакво вещество или предмет, който не е част от нормалната експлоатация на въздухоплателното средство или на съоръженията, предвидени за качване и слизане.

61. Ето защо според мен, когато пътник се подхлъзне и падне върху мазно петно на пода на кабината, върху стълбите на самолета, които са слабо покрити със сняг, или вследствие на други подобни обстоятелства, настъпилото увреждане е причинено от „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. От друга страна, когато пътник падне, както това е станало с JR при обстоятелствата по главното производство, на стълби, които не са хлъзгави, дефектни или по някакъв друг начин необичайно опасни, и когато не е установено, че падането е предизвикано от друг „неочакван“ или „необичаен“ (или „непредвиден“) фактор — внезапна пролука между самолета и стълбите и т.н. — тогава не е налице такава „злополука“. Това падане не представлява нищо повече от конкретната, лична или особена — и необяснима — реакция на пътника на обичайната, нормална и очаквана функция на тези стълби<sup>58</sup>.

<sup>56</sup> Възприемането на гледната точка на увреденото лице би могло да бъде необосновано в ущърб на въздушните превозвачи поради причината, посочена от Съда в решението *Altenrhein Luftfahrt* (т. 35). Възприемането на гледната точка на превозвача на свой ред би било необосновано в ущърб на пътниците. Всъщност събития като разливане на гореща напитка върху пътник или подхлъзване на пътник върху мазно петно могат да се считат за „обичайни“, „очаквани“ или „предвидими“, тъй като въздушните превозвачи са свикнали на борда на техните самолети да има замърсявания и разливания.

<sup>57</sup> Вж. за подобно становище *Supreme Court of Victoria* (Върховен съд на щата Виктория) (*Court of Appeal*) (Апелативен съд) (Австралия), *Qantas/Povey*, [2003] VSCA 227, per Ormiston JA, §§ 200—203.

<sup>58</sup> Вж. относно същото становище *Chapman, M., Prager, S., Harding, J.* Op. cit., 495 et 496. Вж. за същото решение относно почти идентични факти *Cour de cassation* (Касационен съд, Франция), 8 октомври 2014 г., 13-24.346.

62. По мое мнение всяко друго тълкуване би било в противоречие с целта на Конвенцията от Монреал<sup>59</sup>. По-специално, ако понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 се тълкува в поддържания от JR, германското правителство и Комисията смисъл като обхващащо всяко увреждащо и неумишлено падане на пътник, независимо от предизвикалия го фактор, тогава обхватът на тази разпоредба би бил необосновано разширен в ущърб на въздушните превозвачи<sup>60</sup>.

63. Всъщност то би ангажирало отговорността на въздушните превозвачи за инциденти, които са вследствие на причини, вариращи от предходни здравословни проблеми до чиста непохватност на съответните пътници. В това отношение то би било много близко до това да ги направи отговорни за всяко увреждане, което се случва на борда на техните въздухоплавателни средства или по време на качване или слизане, въпреки че съставителите на Конвенцията от Монреал са използвали именно понятието „злополука“ в член 17, параграф 1, а не „събитие“, за да стеснят категорията искове, които могат да бъдат предявени от пътниците за „телесно увреждане“<sup>61</sup>. Такива инциденти са трудно предвидими и невъзможни за предотвратяване. Следователно това би наложило на въздушните превозвачи много тежко задължение за обезщетяване, което би било трудно установимо и очевидно би било несъвместимо с внимателното равновесие на интересите, постигнато от тази конвенция<sup>62</sup>.

64. Вярно е, че както припомнят JR и Комисията, член 20 от Конвенцията от Монреал предоставя на въздушните превозвачи защита в случай на съпричиняване. Тази разпоредба действително би могла да ги освободи от отговорност при определени обстоятелства, когато падането е свързано с небрежност на ищеца. Въпреки това тя не би могла да помогне в многобройните случаи, когато такава небрежност не може да бъде установена — например когато пътник падне по средата на пистата без видима причина или когато падането се дължи единствено на предходното му здравословно състояние<sup>63</sup>.

65. Напротив, според мен тълкуването, представено в настоящото заключение, не налага такова задължение на въздушните превозвачи<sup>64</sup>, като същевременно позволява пътниците да бъдат „лесно и бързо“ обезщетени, както изисква Съдът в решението *Niki Luftfahrt*<sup>65</sup>. Понятието „злополука“ остава широко, а тежестта, която се пада на ищеца съгласно член 17, параграф 1, е малка. Той трябва само да докаже — успешно — че е имало някакъв външен за него „неочакван“ или „необичаен“ фактор, който е причинил или допринесъл за

<sup>59</sup> Вж. точка 28.

<sup>60</sup> Вж. по аналогия решението *Altenrhein Luftfahrt* (т. 36).

<sup>61</sup> Вж. решението *Niki Luftfahrt* (т. 37). Така, въпреки че Съдът използва понятието „обективна отговорност“, за да опише член 17, параграф 1 (вж. т. 36 от това решение), това понятие според мен не е подходящо. Вярно е, че ищецът не е длъжен да доказва вина/небрежност от страна на превозвача, за да обоснове иска си (вж. т. 40). Въпреки това отговорността, произтичаща от член 17, параграф 1, не се основава на риска, породен от дейността на въздушния превозвач. Вместо това тя предполага наличието на вина от страна на превозвача, когато на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане от него възникне „злополука“. Счита се, че превозвачът е допуснал пропуск в организацията на пътуването или в грижите, предоставени на пътниците по време на пътуването. Ако основанието на отговорността беше „риска“, а не „вината“, тогава въздушните превозвачи нямаше да имат възможност да ограничат отговорността си, доказвайки липсата на вина/небрежност от тяхна страна (вж. член 21, параграф 2), а съпричиняването от страна на пътника (вж. член 20) нямаше да е от значение (вж. *Giemulla*, E. Article 20 - Exoneration. — In: *Montreal Convention*, Kluwer, the Netherlands, 2006, §§ 2 et 3).

<sup>62</sup> Вж. за същото мнение решението *Beverley Anne Barclay/British Airways Plc*, §§ 32—34.

<sup>63</sup> Освен ако превозвачът успее да докаже, че пътникът е проявил небрежност по отношение на здравословното си състояние или че е равносилно на небрежност да лети в това състояние, което вероятно би било изключително трудно, ако не и невъзможно, да се установи в повечето случаи.

<sup>64</sup> В същото време това тълкуване стимулира въздушните превозвачи — в интерес на пътниците — да се борят срещу всички външни фактори, които биха могли да доведат до увреждащи подхлъзвания или падания на борда на техните въздухоплавателни средства или свързаните с тях съоръжения.

<sup>65</sup> Вж. точка 40 от това решение.



падането му — като например наличието на сняг по стъпалата на стълбите на самолета — нищо по-малко, но и нищо повече. Не е необходимо ищецът да установява защо се е случило нещо неочаквано или необичайно — защо е имало сняг върху стъпалата или нещо друго<sup>66</sup>. По-специално той не трябва да доказва, както следва от точка 40 по-горе, че това се дължи на вина/небрежност от страна на превозвача — може да е вследствие и на поведението на трето лице или на случайно събитие.

66. Предвид гореизложеното отговорът на първия въпрос според мен следва да бъде, че понятието „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал обхваща случай, в който пътник пада, докато слиза по стълбата на самолет, при условие че падането е предизвикано от някакъв неочакван или необичаен фактор, който е външен за пътника.

***Б. Относно защитата, свързана със съпричиняване, предвидена в член 20 от Конвенцията от Монреал (втория въпрос)***

67. Дали е възникнала „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал е едно. Друг въпрос е дали тази „злополука“ *поражда право на обезщетение*. Макар че по принцип това е така, припомням, че член 20 от тази конвенция предоставя защита на превозвача под формата на възражение за съпричиняване.

68. В този контекст с втория си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали съгласно тази разпоредба обстоятелството, че пътник, който е паднал, докато е слизал по стълбата на самолет, не се е държал за парапета, следва при обстоятелства като тези в главното производство да освободи въздушния превозвач от отговорност и ако това е така, в каква степен.

69. Разбира се, няма да се наложи Съдът да се произнася по втория въпрос, ако отговори на първия по начина, който е предложен в настоящото заключение. Всъщност запитващата юрисдикция ще трябва да отхвърли иска на JR — тъй като няма да бъде установено, че увреждането ѝ е причинено от „злополука“ — без да се налага да разглежда въпроса за съпричиняване. Ето защо ще го разгледам само при условията на евентуалност.

70. Най-общо казано, член 20 от Конвенцията от Монреал действа в зависимост от обстоятелствата като частична или пълна защита по-специално срещу иск за обезщетение за вреди от „телесно увреждане“ съгласно член 17, параграф 1. Всъщност той позволява на превозвача да се освободи частично или дори изцяло от отговорността, произтичаща от последната разпоредба. Това означава, че съдът ще приложи частично или пълно приспадане от сумата на обезщетението за вреди, което иначе би било присъдено на ищеца.

71. Когато става въпрос по-конкретно за условията за освобождаване от отговорност, член 20 се съсредоточава върху положението, при което „вредата е причинена от или че за нея е допринесла небрежност, друго неправилно действие или бездействие на лицето, което иска обезщетение“<sup>67</sup>. По този начин поведението на пътника, било то под формата на „действие“ или „бездействие“, трябва не само да е част от веригата на

<sup>66</sup> Вж. Court of Appeal, New South Wales (Апелативен съд, Нови Южен Уелс, Австралия), 20 август 2009 г., Air Link Pty Ltd/Paterson, [2009] NSWCA, § 121.

<sup>67</sup> Или на лицето, от което произтича правото на ищеца. Тъй като в настоящия случай искът е предявен от пътника, който е претърпял телесно увреждане, ще се ограничи в анализа си до небрежност от страна на ищеца/пътника.

причинно-следствения процес, довел до увреждането му, но и да включва някакъв елемент на „небрежност“ или друг вид „неправилно“ поведение. Превозвачът носи тежестта на доказване в това отношение<sup>68</sup>.

72. Тези понятия за „неправилно действие или бездействие“ и „небрежност“ не са определени в Конвенцията от Монреал. Припомням, че въпреки това те трябва да имат еднакво и самостоятелно значение в съответствие с правилата за тълкуване, посочени в точка 28 по-горе. Общите принципи, произтичащи от законодателствата на държавите — страни по Конвенцията, и правото на Съюза<sup>69</sup> също дават релевантни указания.

73. В обикновеното си значение понятието „неправилно“ поначало се схваща в широк смисъл като синоним на несправедлив, незаконен, увреждащ или укорим<sup>70</sup>, докато „небрежност“ означава по-точно неполагане на дължимата грижа и внимание към някого или нещо, за когото или за което сте отговорни. В останалата част от настоящото заключение ще се съсредоточа върху това второ понятие, тъй като понятието „друго неправилно действие или бездействие“, предвидено в член 20 от Конвенцията от Монреал, най-вероятно се отнася до някакво умишлено поведение на ищеца — с други думи, хипотеза, която не е предмет на настоящото дело.

74. В контекста на член 20, както правилно отбелязват германското правителство и Комисията, въпросът не е дали ищецът не е проявил дължимата грижа и внимание към въздушния превозвач, а дали той не е положил дължимата грижа по отношение на собствената си безопасност<sup>71</sup>. Най-общо казано, едно лице действа небрежно, ако не полага „разумна грижа“ в дадено положение. Накратко, въздушният превозвач трябва да докаже, че ищецът не е положил „разумната грижа“ за своята безопасност при дадените обстоятелства и вследствие на това е причинил или допринесъл за своето увреждане. Какво е „разумно“, се преценява обективно, като се сравнява действителното поведение на съответното лице с това, което — хипотетично — едно разумно добросъвестно лице би имало в същото положение<sup>72</sup>.

75. В главното производство Austrian Airlines изтъква две основания за евентуално съпричиняване: *първо*, фактът, че JR не се е държала за парапета на стълбата на самолета, за да намали опасността от падане, въпреки че е била свидетел, че съпругът ѝ за малко не е паднал; *второ*, фактът, че е избрала да не се лекува в близката болница веднага след инцидента, а е пътувала до дома си, преди да се лекува, което може да е влошило

<sup>68</sup> От друга страна, правилата за доказване се уреждат от националното право на сезирания съд (или „lex fori“) при спазване на принципите на ефективност и равностойност (вж. по аналогия решение от 9 юли 2020 г., Vueling Airlines (C-86/19, EU:C:2020:538, т. 38—40).

<sup>69</sup> Всъщност съпричиняването е обща характеристика на деликтното и договорното право на държавите — страни по Конвенцията. Вж. за държавите — членки на Европейския съюз, Von Bar, C. et al. (ed.) Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR); prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group), Sellier, European Law Publishers, Munich, 2008, Vol. IV, book VI (Non contractual liability arising out of damage caused to another), 3636—3656. В допълнение, това понятие е признато в правото на Съюза. Вж. например в областта на извъндоговорната отговорност на Европейския съюз решение от 19 май 1992 г., Mulder и др./Съвет и Комисия (C-104/89 и C-37/90, EU:C:1992:217, т. 33). Вж. също Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 2007 г., стр. 14), приложение I, дял IV, глава I, член 26, параграф 2, буква б).

<sup>70</sup> Както отбелязва германското правителство, не е необходимо поведението на ищеца да е в нарушение на някаква правна норма. Формулировката на член 20 е по-широка.

<sup>71</sup> По аналогия вж. American Restatement of Torts, Second, § 463b.

<sup>72</sup> Обективният стандарт за разумно добросъвестно лице е повтаряща се характеристика на законодателствата на държавите — страни по Конвенцията. Вж. например във френското и италианското право доста старомодните „bon père de famille“ и „buon padre di famiglia“ (добър стопанин), а в Common law — „разумният човек“. Вж. също така за пример в правото на Съюза „полагащ дължимата грижа оператор“ (вж. решение от 12 юли 2011 г., L'Oréal и др. (C-324/09, EU:C:2011:474, т. 120 и 122).

уврежданията ѝ — с други думи, тя не е „ограничила вредите си“<sup>73</sup>. Според мен и двете са от значение съгласно член 20 от Конвенцията от Монреал. При все това запитващата юрисдикция не иска да се установи дали тези обстоятелства действително представляват небрежност от страна на пътника. Всъщност тя е убедена, че това е така поне що се отнася до това, че пътникът не се е държал за парапета. Както обясних в точка 30 по-горе, не е моя задача да поставям под съмнение този извод. Въпреки това ще направя две бележки в тази връзка.

76. *Първо*, както вече е видно от точка 74 по-горе, дали пътникът е действал небрежно в даден случай, е въпрос, който зависи изключително от конкретните факти. Например фактът, че пътник, който е паднал на стълбата, докато е слизал от самолета, не се е държал за парапета, понякога, но не винаги, може да се квалифицира като съпричиняване от негова страна<sup>74</sup>. Дали едно разумно добросъвестно лице би направило това в същото положение, зависи от всички релевантни обстоятелства като например броя на пътниците на стълбите, дали е валидно или не, дали за лицето е имало повишена опасност от падане — тъй като е било уморено след дълъг полет, носело е тежък куфар или мрънкащо дете на ръце и т.н. Също така фактът, че пътникът е предпочел да не получи медицинска помощ веднага след падането си, може да представлява неизпълнение от негова страна на задължението му да ограничи вредите си. Това обаче зависи от различни обстоятелства като например доколко увреждането е изглеждало сериозно в дадения момент, дали персоналът на превозвача е уведомил или насочил пострадалото лице относно наличните медицински услуги или дори дали избраният от пътника лекар се намира далеч.

77. Това ме води до *втората* ми бележка. Понякога Съдът се заема да отговаря на въпроси, поставени с оглед на много подробни и специфични съвкупности от факти. Съдебната практика, свързана с понятието „извънредни обстоятелства“ по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети<sup>75</sup>, е ярък пример за тази тенденция. В нея Съдът често се произнася по същество по въпроса дали тези съвкупности от факти се квалифицират като „извънредни обстоятелства“<sup>76</sup>. Почтително призовавам Съда да се въздържа от това, когато става въпрос за член 20 от Конвенцията от Монреал. В противен случай може да се стигне до поток от преюдициални запитвания, които искат от него да прецени множество специфични фактически положения. Той по-скоро трябва да се ограничи до определянето на абстрактни и общи критерии за преценка при прилагането на тази разпоредба и да остави националните съдилища да се произнасят.

<sup>73</sup> Вж. точки 13—15.

<sup>74</sup> Вж. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Висш съд на Англия и Уелс, Кралско отделение (Административен съд), Обединено Кралство) 31 юли 2019 г., Carmelo Labbadia/Alitalia (Societa Aerea Italiana S.p.A), [2019] EWHC 2103 (Admin), §§ 43 и 44.

<sup>75</sup> Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218). Припомням, че съгласно тази разпоредба въздушният превозвач не е длъжен да изплаща предвиденото в член 7 от посочения регламент обезщетение от 600 EUR при отмяна на полет, ако докаже, че тази отмяна е причинена от „извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“.

<sup>76</sup> По този начин се преминава тънката граница, която разделя тълкуването на правото на Съюза (за което Съдът е компетентен в рамките на производството по преюдициално запитване) от неговото прилагане (за което не е компетентен). В това отношение споделям мнението, изразено от генералния адвокат Bobek в заключението му по дело Consorzio Italian Management и Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:291, т. 139—149).

78. Що се отнася вече до правните последици, които следва да произтекат от констатацията за съпричиняване, член 20 от Конвенцията от Монреал гласи, че превозвачът „изцяло или частично се освобождава от отговорност [...] до степеня, до която тази небрежност, неправилно действие или бездействие [от страна на ищеца] са причинили или допринесли за вредата“<sup>77</sup>.

79. Запитващата юрисдикция иска да се установи как тази логика следва да се приложи в главното производство. При положение че от една страна, според нея JR е проявила небрежност, като не се е държала за парапета, и че от друга страна, Austrian Airlines не е проявило такава небрежност<sup>78</sup>, защо превозвачът да не бъде изцяло освободен от отговорност за „злополуката“, която е сполетяла ищеца<sup>79</sup>? Въпросът се свежда до това, как следва да се определи степента на освобождаване от отговорност — изцяло или частично, и ако е частично, в какъв размер — от която трябва да се възползва превозвачът в даден случай, когато е установено съпричиняване.

80. Това е труден въпрос. Всъщност защитата, свързана със съпричиняване, обикновено се среща в традиционните режими на отговорност, които се основават на вината. Когато и делинквентът и увреденото лице са допуснали виновно действие, което е допринесло за увреждането на последното, отговорността се разпределя между двамата въз основа на съответстващия им дял в отговорността и съответно се изчислява обезщетението<sup>80</sup>. В контекста обаче на иск за обезщетение за вреди от „телесно увреждане“ по член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, щом за разлика от небрежността на ищеца вината/небрежността на превозвача е без значение<sup>81</sup>, как тогава може да се извърши такова разпределение на отговорността?

81. В правната теория вероятно няма да се намери задоволителен отговор на този въпрос. На практическо равнище обаче според мен решението се състои в преценка на степента, в която увреждането на пътника е причинено i) от съответната „злополука“ и ii) от неговата собствена небрежност. То представлява извършване на сравнителен анализ на причинно-следствената връзка, който също трябва да се направи от националните юрисдикции<sup>82</sup>. В крайна сметка защитата, свързана със съпричиняването, е въпрос за справедливост. Не би било справедливо превозвачът да носи пълна отговорност за увреждането на пътник само защото „злополуката“ е част от веригата на причинно-следствения процес, довел до настъпването на увреждането, когато последният също е допринесъл за увреждането си. Тази защита като такава допринася за осигуряването на „равновесието на интересите“, към което са се стремили съставителите на Конвенцията от Монреал.

82. Например, когато пътник падне на стълбата, докато слиза от самолета, поради i) факта, че се е подхлъзнал на неочаквано заснежен участък на стъпалата, и ii) (факта, че не се е държал за парапета — ако това се счита за небрежност при тези обстоятелства — тогава

<sup>77</sup> За разлика от това съгласно член 21, параграф 1 от Варшавската конвенция съдът *може* да освободи превозвача от отговорност, когато се установи съпричиняване, доколкото това е предвидено в *lex fori*.

<sup>78</sup> Вж. точки 15 и 40.

<sup>79</sup> Това разсъждение, разбира се, предполага, че падането на JR представлява „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал.

<sup>80</sup> Вж. например Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 (Закон за правната реформа (съпричиняване) от 1945 г.) (с. 28), §1.

<sup>81</sup> Вж. точки 24 и 40.

<sup>82</sup> Вж. в този смисъл United States District Court, S.D. New York (Окръжен съд на САЩ, южен окръг Ню Йорк), 7 юли 1992 г., Eichler/Lufthansa German Airlines, 794 F. Supp. 127 (S.D.N.Y. 1992), §§ 3–5. Следователно не става въпрос за сравняване на съответното поведение на пътника и на превозвача, както е направила запитващата юрисдикция.

делът от отговорността на ищеца би трябвало по справедливост да освободи превозвача от *част* от отговорността, която член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал иначе му налага за „злополука“. В този контекст това, че пътникът не се е държал за парапета, вероятно следва да се разглежда по същия начин като незакопчаването на предпазния колан от лице, участващо в автомобилна катастрофа, причинена от трето лице: това е принос към вредата, който оправдава частично намаляване на присъденото обезщетение. От друга страна, пълното освобождаване на превозвача от отговорност следва да се ограничи до случаите на груба небрежност от страна на ищеца<sup>83</sup>.

83. Предвид гореизложеното отговорът на втория въпрос според мен следва да бъде, че член 20 от Конвенцията от Монреал се прилага, в контекста на иск по член 17 от тази конвенция, когато ищецът не е положил разумна грижа за своята безопасност и вследствие на това е причинил или допринесъл за своето увреждане. Това трябва да се прецени от националните съдилища в светлината на всички обстоятелства. Степента на освобождаване на превозвача от отговорност зависи от степента, в която вредата е причинена i) от съответната „злополука“ и ii) от небрежността на ищеца. Пълното освобождаване от отговорност е ограничено до случаите на груба небрежност от страна на ищеца.

## V. Заключение

84. С оглед на всички гореизложени съображения предлагам на Съда да отговори на преюдициалните въпроси, отправени от Landesgericht Korneuburg (Областен съд, Корнойбург, Австрия), както следва:

- „1) 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 случаи, в които пътник пада, докато слиза по стълбата на самолет, при условие че падането е предизвикано от някакъв неочакван или необичаен фактор, който е външен за пътника.
- 2) Член 20 от тази конвенция трябва да се тълкува в смисъл, че се прилага, в контекста на иск по член 17 от тази конвенция, когато ищецът не е положил разумна грижа за своята безопасност и вследствие на това е причинил или допринесъл за своето увреждане. Това трябва да се прецени от националните съдилища в светлината на всички обстоятелства. Степента на освобождаване на превозвача от отговорност зависи от степента, в която вредата е причинена i) от съответната „злополука“ и ii) от небрежността на ищеца. Пълното освобождаване от отговорност е ограничено до случаите на груба небрежност от страна на ищеца“.

<sup>83</sup> Например, ако пътникът, слизайки по стълбата на самолета, е бил с джапанки, носел е два тежки куфара и е гледал към небето, като по този начин се е подхлъзнал на мокро петно, което иначе би могло лесно да се избегне. Тук отново посочвам, че според мен, когато ищецът падне без установими причини, както е в настоящия случай, не е налице „злополука“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал. Ако Съдът възприеме различен подход, тогава бих следвал логиката, изложена от запитващата юрисдикция и германското правителство. Ако падането не се обяснява с нищо друго освен с небрежността на ищеца, тогава превозвачът следва да бъде изцяло освободен от отговорността, произтичаща от тази „злополука“.