



# Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA  
NICHOLASA EMILIOUJA,  
predstavljeni 12. januarja 2023<sup>1</sup>

**Zadeva C-510/21**

**DB**

**proti**

**Austrian Airlines AG**

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija))

„Predlog za sprejetje predhodne odločbe – Zračni promet – Montrealska konvencija – Odgovornost letalskih prevoznikov za smrt ali telesne poškodbe potnikov – Izključnost konvencije – Člen 29 – Področje uporabe – Zahtevki v zvezi s telesnimi poškodbami, ki so jih potniki utrpeli zaradi ‚nesreče‘ v smislu člena 17(1) – Odškodninski zahtevek, ki temelji na nacionalnih pravilih o civilni odgovornosti in se nanaša na poškodbe, ki naj bi nastale zaradi neustrezne prve pomoči, ki jo je po nesreči nudilo kabinsko osebje – Zadostna vzročna zveza med poškodbami in nesrečo – Zahtevek, ki ga ureja izključno člen 17(1) – Zahtevek, ki ga konvencija preprečuje“

## I. Uvod

1. Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz<sup>2</sup> (v nadaljevanju: Montrealska konvencija) in njena predhodnica Varšavska konvencija<sup>3</sup> sta bili ves čas, odkar se uporabljata, predmet znatnih sodnih polemik. Med težavami, ki so v samem središču razprave, je zlasti obseg, v katerem ti konvenciji, ki se med drugim nanašata na odgovornost letalskih prevoznikov v primeru smrti ali telesne poškodbe potnikov, preprečujeta – ali povedano drugače, ‚izključujeta‘ – odškodninske zahtevke, ki ne temeljijo na njihovih določbah, ampak na nacionalnem pravu.

2. Ta polemika se ponovno pojavi v tej zadevi, ki se nanaša na odškodninsko tožbo, ki jo je na podlagi avstrijskih predpisov o civilni odgovornosti vložila oseba DB proti družbi Austrian Airlines AG (v nadaljevanju: Austrian Airlines). DB na podlagi avstrijskih pravil o civilni odgovornosti zahteva odškodnino za poškodbe, ki jih je utrpel kot potnik na mednarodnem letu, ki ga je opravil ta prevoznik, ker kabinsko osebje domnevno ni nudilo ustrezne prve pomoči, ko

<sup>1</sup> Jezik izvirnika: angleščina.

<sup>2</sup> To konvencijo, sklenjeno 28. maja 1999 v Montrealu, je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491).

<sup>3</sup> Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, podpisana v Varšavi 12. oktobra 1929 (v nadaljevanju: Varšavska konvencija).

se je med letom vroča kava iz vrča zlila nanj. Ker zahtevka ni vložil na podlagi Montrealske konvencije, tako ali tako pa je postopek začel po izteku v njej določenega zastaralnega roka, a v daljšem roku, določenem v avstrijskem pravu za tožbe za ugotavljanje civilne odgovornosti, je glavno vprašanje, ki se obravnava in ki je bistvo obeh vprašanj, ki ju je Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija) predložilo Sodišču, ali ta konvencija preprečuje tak zahtevk. V teh sklepnih predlogih bom pojasnil, zakaj je dejansko tako.

## II. Pravni okvir

### A. *Montrealska konvencija*

3. V tretji uvodni izjavi Montrealske konvencije je navedeno, da države pogodbenice „[priznavajo pomen] varstva interesov uporabnikov mednarodnega letalskega prevoza in potrebe po pravičnem nadomestilu, ki temelji na načelu povračila“.

4. V peti uvodni izjavi te konvencije je navedeno, da „je skupno ukrepanje držav za nadaljnje usklajevanje in uzakonitev nekaterih pravil, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, z novo konvencijo najustreznejše sredstvo za doseg pravičnega ravnotežja interesov“.

5. Člen 17 Montrealske konvencije, naslovljen „Smrt in poškodba potnikov – Škoda na prtljagi“, v odstavku 1 določa, da je „[p]revoznik [...] odgovoren za škodo ob smrti ali telesni poškodbi potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem“.

6. Člen 29 te konvencije, naslovljen „Podlaga za zahtevke“, določa, da se „[p]ri prevozu potnikov, prtljage in tovora [...] lahko vsaka tožba za povračilo škode, tudi če je upravičena, bodisi po tej konvenciji, po pogodbi, zaradi odškodninske odgovornosti ali kako drugače vložiti le ob upoštevanju pogojev in omejitev odgovornosti, kot so določeni v tej konvenciji, brez poseganja v vprašanje, kdo so osebe, ki imajo pravico tožiti, in kakšne so njihove pravice. [...]“

7. Člen 35 te konvencije, naslovljen „Zastaranje“, v odstavku 1 določa, da „[p]ravica do odškodnine preneha, če tožba ni vložena v dveh letih od dneva prihoda v namembni kraj [...]“.

### B. *Pravo Unije*

8. Člen 3(1) Uredbe (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage,<sup>4</sup> kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002<sup>5</sup> (v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97), določa, da „[o]dgovornost letalskega prevoznika Skupnosti v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost“.

<sup>4</sup> Uredba Sveta z dne 9. oktobra 1997 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489)

<sup>5</sup> Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 6, str. 246).

### III. Dejansko stanje, nacionalni postopek in vprašanja za predhodno odločanje

9. Oseba DB je 18. decembra 2016 letela iz Tel Aviva (Izrael) na Dunaj (Avstrija) na letu, ki ga je izvedla družba Austrian Airlines, na podlagi pogodbe o letalskem prevozu, sklenjene s to družbo.

10. Med letom je s servirnega vozička, ki ga je kabinsko osebje potiskalo od ene do druge vrste sedežev, padel vrč s kavo. Vroča kava se je polila in poparila DB. Kabinsko osebje je nato oskrbelo nastale poškodbe z neko vrsto<sup>6</sup> prve pomoči.

11. DB je 31. maja 2019 na podlagi avstrijskih predpisov o civilni odgovornosti in v roku treh let, ki je bil določen v teh predpisih,<sup>7</sup> pri Handelsgericht Wien (gospodarsko sodišče na Dunaju, Avstrija) proti družbi Austrian Airlines vložil tožbo, s katero je zahteval odškodnino v višini 10.196 EUR in ugotovitev odgovornosti prevoznika za vsako prihodnjo poškodbo, ki je posledica tega dogodka. DB je v bistvu trdil, da je utrpel hude opekline in da bi morala biti družba Austrian Airlines v skladu z avstrijskim pravom odgovorna ne samo za nepazljivost svojih zaposlenih, zaradi katere se je vrč prevrnil, ampak tudi za domnevno nezadostno in neustrezno prvo pomoč, s katero so oskrbeli njegove poškodbe.<sup>8</sup>

12. Handelsgericht Wien (gospodarsko sodišče na Dunaju) je s sodbo z dne 17. junija 2020 tožbo v celoti zavrnilo. To sodišče je v bistvu menilo, da je zadevni zahtevek urejen izključno z Varšavsko konvencijo in da je bil v skladu s tem instrumentom prepovedan. V skladu z njenim členom 29 za vsak odškodninski zahtevek, vložen proti letalskemu prevozniku, velja zastaralni rok dveh let in DB je tožbo dejansko vložil po izteku tega roka.

13. Oberlandesgericht Wien (višje deželno sodišče na Dunaju, Avstrija) je s sodbo z dne 28. oktobra 2020 to odločitev potrdilo. Ker je menilo, da se za obravnavano dejansko stanje uporablja Montrealska konvencija,<sup>9</sup> je razsodilo, da zahtevek, ki ga je vložil DB, spada na področje uporabe člena 17(1) te konvencije. Za poškodbe osebe DB naj bi bilo namreč treba šteti, da so nastale zaradi „nesreče“, do katere je prišlo na letalu, v smislu te določbe, in sicer padca vrča vroče kave, tudi če bi se te poškodbe morda lahko omilile ali preprečile z ustreznim nudenjem prve pomoči. Zato naj bi ta zahtevek zastaral, ker naj bi bil vložen po zastaralnem roku dveh let, določenem v členu 35 navedene konvencije.

14. DB je pri Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) vložil revizijo zoper to sodbo. Čeprav je priznal, da je padec vrča kave pomenil „nesrečo“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije, je trdil, da je bila domnevno neustrezna prva pomoč, s katero so oskrbeli njegove poškodbe po nesreči, ločen in samostojen vzrok škode, ki ni spadal na področje uporabe te določbe. Zato v delu, v katerem je njegov zahtevek temeljil na tem konkretnem vzroku, tega zahtevka ni urejala ta konvencija, ampak avstrijsko pravo, v skladu s katerim pa ni zastaral.

<sup>6</sup> Ali je bilo to, kar je bilo storjeno, zadostno in ustrezno, je med strankama v postopku v glavni stvari sporno (glej opombo 8 spodaj).

<sup>7</sup> Glej člen 1489 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (avstrijski splošni civilni zakonik).

<sup>8</sup> DB trdi, da kabinsko osebje ni hladilo njenih opeklin s hladno vodo in da ji je dalo samo majhno tubo mazila, s katerim naj si namaže opekline. Poleg tega naj komplet prve pomoči ne bi vseboval dovolj mazila za oskrbo opeklin ali dovolj obvez. Zdi se, da družba Austrian Airlines izpodbija ta dejstva.

<sup>9</sup> Prvostopenjsko sodišče je domnevalo, da se uporablja Varšavska konvencija, in ne Montrealska konvencija, ker je bilo prepričano, da je Izrael pogodbenica samo prve. Vendar, kot je ugotovilo pritožbeno sodišče, je 19. januarja 2011 Izrael dejansko deponiral listino o pristopu k Montrealski konvenciji in je ta konvencija za to državo začela veljati 20. marca istega leta (glej [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)).

15. V teh okoliščinah je Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je treba prvo pomoč, ki se daje na zrakoplovu zaradi nesreče v smislu člena 17(1) [Montrealske konvencije] in ki potniku povzroči dodatno telesno poškodbo, ki jo je mogoče razlikovati od konkretnih posledic nesreče, skupaj s škodnim dogodkom šteti za eno samo nesrečo?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen:

Ali člen 29 [Montrealske konvencije] nasprotuje odškodninski tožbi za škodo, ki je nastala zaradi nujenja prve pomoči, če je bil ta zahtevek vložen v zastaralnem roku, ki ga določa nacionalno pravo, vendar zunaj roka za vložitev tožbe, določenega v členu 35 [te] konvencije?“

16. Predlog za sprejetje predhodne odločbe z dne 5. avgusta 2021 je bil vložen 19. avgusta 2021. Oseba DB in družba Austrian Airlines, nemška vlada in Evropska komisija so predložile pisna stališča. V tej zadevi ni bilo obravnave.

#### IV. Analiza

17. Montrealska konvencija je pogodba, ki določa nekatera enotna pravila za mednarodni letalski prevoz. Ker je to konvencijo med drugim sklenila Unija,<sup>10</sup> je ta konvencija sestavni del pravnega reda Unije od datuma, ko je začela veljati za to organizacijo, to je od 28. junija 2004. Zato je Sodišče od tega datuma pristojno za predhodno odločanje v zvezi z njeno razlago.<sup>11</sup>

18. Kot navaja predložitveno sodišče, let iz postopka v glavni stvari spada na splošno področje uporabe Montrealske konvencije. DB je namreč z družbo Austrian Airlines sklenil pogodbo o prevozu, ta pogodba pa se je nanašala na „mednarodni prevoz“ v smislu člena 1 te konvencije, pri čemer sta kraj odhoda in kraj prihoda tega leta na ozemlju dveh držav pogodbenic, in sicer Države Izrael in Republike Avstrije.<sup>12</sup>

19. V poglavju III te konvencije je v več določb o odgovornosti letalskih prevoznikov. In sicer člen 17(1) obravnava njihovo odgovornost v primeru smrti ali „telesne poškodbe“ potnikov, kot je oseba DB, na letalu<sup>13</sup> med mednarodnim letom.

20. Za odškodninske tožbe na podlagi te določbe velja dveletni zastaralni rok, določen v členu 35(1) navedene konvencije, ki začne teči z datumom prihoda zadevnega letala v namembni kraj.<sup>14</sup> V obravnavani zadevi ni sporno, da je DB vložil tožbo proti družbi Austrian Airlines skoraj tri leta po tem, ko je letalo, na katerem je utrpel poškodbe, pristalo na Dunaju.<sup>15</sup> Tako DB v skladu s konvencijskim pravom ne bi imel nobenega pravnega sredstva, ne glede na utemeljenost svojega zahtevka, saj bi ta zahtevek enostavno zastaral.

<sup>10</sup> Glej opombo 2 zgoraj.

<sup>11</sup> Glej zlasti sodbo z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 30 in navedena sodna praksa; v nadaljevanju: sodba v zadevi Niki Luftfahrt).

<sup>12</sup> Glej točko 9 zgoraj. Poleg tega, ker je družba Austrian Airlines, kot se zdi, „letalski prevoznik Skupnosti“ v smislu člena 2(1)(b) Uredbe št. 2027/97, se poleg tega uporablja tudi ta uredba. Vendar kadar gre za odgovornost takega prevoznika za poškodbe potnikov, člen 3(1) te uredbe zgolj napoti na določbe Montrealske konvencije.

<sup>13</sup> Ali „med vkrcanjem ali izkrcanjem“. Vendar se bom v teh sklepnih predlogih osredotočil na poškodbe, utrpljene na letalu.

<sup>14</sup> Oziroma, podredno, od dneva, ko bi letalo moralo prispeti, ali od dneva, ko je prevoz prenehal.

<sup>15</sup> Glej točki 9 in 11 zgoraj.

21. Skratka, kot sem navedel v uvodu teh sklepnih predlogov, je odločilno vprašanje, ali poleg tega Montrealska konvencija tožeči stranki preprečuje tudi vložitev tožbe na ugotovitev civilne odgovornosti proti družbi Austrian Airlines, kot je to storila pred avstrijskimi sodišči, na podlagi nacionalnega prava.

22. Predložitveno sodišče v zvezi s tem pojasnjuje, da je v avstrijskem pravu zastaralni rok, ki se na splošno uporablja za tožbe na ugotovitev civilne odgovornosti, tri leta.<sup>16</sup> V skladu s tem pravom naj zahtevek osebe DB ne bi zastaral in bi se lahko presojala njegova utemeljenost, ki bi se nato presojala glede na tam določene pogoje za odgovornost. Tako ima tožeča stranka v skladu z nacionalnim pravom pravno sredstvo zoper toženo stranko.

23. Ob upoštevanju teh okoliščin in da bi zagotovil čim več usmeritev, bom analizo začel z drugim vprašanjem predložitvenega sodišča, ki se v bistvu nanaša na obseg tako imenovanega „izključnega“ in „preprečevalnega“ učinka Montrealske konvencije (razdelek A). Po mojem mnenju je treba najprej pojasniti to vprašanje, saj bo bralec lažje razumel pomen prvega vprašanja – ki se v bistvu nanašala na to, ali je treba poškodbe osebe DB obravnavati, kot da so posledica „nesreče“ v smislu člena 17(1) te konvencije. Prvo vprašanje bom zato obravnaval pozneje (razdelek B).

#### ***A. Obseg preprečevalnega učinka Montrealske konvencije (drugo vprašanje)***

24. Kot izhaja iz prejšnjega razdelka, Montrealska konvencija potnikom, če utrpijo poškodbe na mednarodnem letu, v določenih okoliščinah daje na voljo tožbeni temelj – torej pravno podlago za odgovornost letalskega prevoznika. Člen 17(1)<sup>17</sup> te konvencije se natančneje nanaša na položaj, v katerem potnik umre ali utrpi „telesno poškodbo“ zaradi „nesreče“<sup>18</sup> na letalu. V takih okoliščinah je mogoče na podlagi te določbe vložiti zahtevek proti letalskemu prevozniku, odgovornem za zadevni let, katerega uspeh je odvisen od pogojev, določenih v tej konvenciji, med katerimi je zastaralni rok iz člena 35(1) te konvencije.

25. Poleg tega so lahko poškodbe potnikov na mednarodnih letih morda razlog za tožbene temelje v skladu z nekonvencijskim, nacionalnim pravom. Številne škodne dogodke, ki se zgodijo na letalu, je mogoče teoretično opredeliti kot kršitve pogodbe o letalskem prevozu, civilne delikte v okviru nacionalnih splošnih pravil o civilni odgovornosti in tako naprej; vsak od teh temeljev ima seveda svoj sklop pogojev, vključno z zastaralnimi roki za vložitev tožbe.

26. Ti različni tožbeni temelji se včasih nanašajo na različne zadeve. Če potnik vnaprej kupi obrok, ki naj bi se postregel med letom, in ga prevoznik ne zagotovi, bi to običajno pomenilo kršitev pogodbe, zaradi katere je mogoče vložiti tožbo v skladu z nacionalnim pravom. Vendar glede na to možnost ne gre niti za „telesno poškodbo“ niti za „nesrečo“ in torej ni zahtevka na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije. V nekaterih okoliščinah pa se tožbeni temelji „kumulirajo“. Isti škodni dogodek, kot je to, ko steward nenamerno polije vročo pijačo po potniku, zaradi česar ta utrpi telesno poškodbo, je mogoče hkrati obravnavati, na primer, kot (i) malomarnost v skladu z nacionalnim deliktним pravom, (ii) kršitvijo obveznosti zagotavljanja varnosti, ki izhaja iz pogodbe o letalskem prevozu, in (iii) „nesrečo“ v skladu s to določbo.<sup>19</sup> V takem primeru bi namreč tožeča stranka teoretično imela izbiro pravne podlage za vložitev

<sup>16</sup> Glej člen 1489 avstrijskega splošnega civilnega zakonika.

<sup>17</sup> V preostalem delu teh sklepnih predlogov ne bom obravnaval členov 18 in 19 Montrealske konvencije, saj nista upoštevna za to zadevo.

<sup>18</sup> V zvezi z opredelitvijo oziroma opredelitvami tega pojma glej točko 58 spodaj.

<sup>19</sup> V zvezi z zadnjenavedenim glej točko 58 spodaj.

tožbe proti prevozniku, njen dober odvetnik pa bi seveda izbral tisto, ki je zanjo najugodnejša – izbira, ki je najbolj očitna, kadar ima na primer eden od tožbenih temeljev zastaralni rok, drug(-i) pa ne.

27. Avtorji Montrealske konvencije so obravnavali vprašanje različnih in včasih konkurenčnih pravil o odgovornosti, ki bi se lahko uporabila za letalske prevoznike v zvezi s poškodbami potnikov. Za soočanje s tem so nameravali dati določen „izključni“ učinek tistim, ki so naštetja v njej, zlasti členu 17(1). Zato je bila v to konvencijo vključena posebna določba, in sicer člen 29, ki v upoštevni delih določa, da se „[p]ri prevozu potnikov, prtljage in tovora [...] lahko vsaka tožba za povračilo škode, tudi če je upravičena, bodisi po tej konvenciji, po pogodbi, zaradi odškodninske odgovornosti ali kako drugače vložiti le ob upoštevanju pogojev in omejitev odgovornosti, kot so določeni v tej konvenciji“.

28. Ob tem pa – milo rečeno – ni bila povsem dosežena jasnost glede te zadeve. Ta zadnja določba je bila namreč tako kot člen 24 Varšavske konvencije pred njo<sup>20</sup> predmet hude polemike, kot je poudarilo predložitveno sodišče v tej zadevi.

29. Prvo polemiko glede razlage, ki se nanaša na *metodo* izključnosti, je mogoče obravnavati na kratko. Po eni strani je mogoče navedeni člen 29 razumeti tako, da določa, da je mogoče tožbo – kadar se Montrealska konvencija uporablja izključno – vložiti le na podlagi te konvencije ob izključitvi nacionalnih tožbenih temeljev. Po drugi strani ga je mogoče razumeti tudi tako, da lahko tožeča stranka v takem položaju vložiti tožbo na podlagi nacionalnega tožbenega temelja, vendar je treba, če to stori, še naprej spoštovati pogoje in omejitve odgovornosti, določene s Konvencijo. Čeprav je druga razlaga po mojem mnenju najnaravnejša razlaga te določbe,<sup>21</sup> se zdi prva razlaga prevladujoča.<sup>22</sup> Vendar ima ta polemika le malo praktičnih posledic, če jih sploh ima. Obe metodi namreč dajeta tej konvenciji enak zavezujoči učinek: kadar se namreč uporablja izključno, odgovornost prevoznika obstaja le, če ta instrument to določa in v obsegu, ki ga določa, tožeča stranka pa se temu ne more izogniti z vložitvijo tožbe po nacionalnem pravu.

30. Veliko pomembnejša je polemika v zvezi z *obsegom* izključnosti Montrealske konvencije, in sicer vprašanje, katere tožbe na ugotovitev odgovornosti letalskih prevoznikov spadajo na njeno izključno področje uporabe. To vprašanje je treba podrobneje preučiti.

31. Kot navaja predložitveno sodišče, na tem področju obstajata dva nasprotujoča si pogleda. V skladu s prvim pogledom, ki ga bom označil kot „širokega“, Montrealska konvencija ureja izključno vse morebitne zahtevke zoper letalske prevoznike, ne glede na način uveljavljanja, za *kakršno koli* poškodbo potnikov na mednarodnem letu, ki spada na splošno področje uporabe te konvencije,<sup>23</sup> ne glede na vzrok te poškodbe. V skladu s tem pogledom je mogoče uveljavljati odgovornost prevoznikov samo v okoliščinah, ki jih krije člen 17(1), kar pomeni v primeru potnikove smrti ali „telesne poškodbe“, ki jih je povzročila „nesreča“. V drugih okoliščinah –

<sup>20</sup> Kljub nekaterim razlikam v besedilu sta ti določbi na splošno enaki. Zato so sodne odločbe in pravna teorija v zvezi s členom 24 Varšavske konvencije upoštevne za razlago člena 29 Montrealske konvencije. Enako velja za člen 17 prve in člen 17(1) druge konvencije (glej sklepne predloge generalnega pravobranilca H. Saugmandsgaarda Øeja v zadevi Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:788, točke 26, 27 in 43)). Zato se bom brez razlikovanja skliceval na odločitve v zvezi z eno ali drugo konvencijo.

<sup>21</sup> Glej za enako mnenje Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5. izdaja, Wildy, Simmonds GIS Hill Publishing, London, 2013, str. 513, odstavek 10.103, in Giemulla, E., „Article 29 – Principles for claims“, v *Montreal Convention*, Kluwer, Nizozemska, 2006, str. 5–7, odstavki 10–13.

<sup>22</sup> Glej zlasti Supreme Court of the United States (vrhovno sodišče Združenih držav), 12. januar 1999, El Al Israel Airlines, Ltd. proti Tsui Yuan Tseng, 525 US 155 (v nadaljevanju: sodba Tseng). Glej tudi mnenje Tompkins, G. N., izraženo zlasti v Hobe, S., Ruckteschell (von), N., Heffernan, D. (ur.), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG, 2013, str. 1004–1005, odstavki 143–148.

<sup>23</sup> Glej v zvezi s tem točko 18 zgoraj.

kadar je na primer potnik utrpel premoženjsko škodo ali če vzrok poškodbe ni „nesreča“ – ne le da na podlagi te določbe ni na voljo pravnega sredstva, ampak je na podlagi člena 29 navedene konvencije izključena tudi vsakršna možnost pravnega sredstva po nacionalnem pravu.

32. V skladu z drugim pogledom, ki ga bom označil kot „ozkega“, Montrealska konvencija ne ureja vseh zahtevkov do prevoznikov, ki bi lahko izhajali iz mednarodnega zračnega prevoza, temveč *samo* zahtevke, povezane s smrtjo ali „telesno poškodbo“ potnikov, povzročeno z „nesrečami“, kakor je določeno v členu 17(1). Če pa zahtevek, ne glede na način uveljavljanja, objektivno ustreza tej opredelitvi, člen 29 te konvencije tožeči stranki preprečuje sklicevanje na ugodnejše pogoje in omejitve odgovornosti, določene z nacionalnim pravom. Druge vrste poškodb potnikov na letalu pa ne spadajo na področje uporabe Konvencije: ker v skladu s tem instrumentom ni na voljo nobenega pravnega sredstva, lahko tožeča stranka vloži tožbo proti prevozniku na podlagi nacionalnega prava.

33. V obravnavanem primeru vprašanje, ali je pravilen prvi ali drug pogled, neposredno vpliva na pomen prvega vprašanja predložitvenega sodišča za odločitev o sporu o glavni stvari.

34. Če bi se namreč sprejel širok pogled na izključnost Montrealske konvencije, pri odločanju, ali bi oseba DB lahko vložila tožbo na podlagi avstrijskega prava, ne bi bilo pomembno, ali so bile njene poškodbe posledica „nesreče“ v smislu člena 17(1) ali česa drugega. V skladu s tem pogledom bi se za to tožbo štelo, da je urejena izključno s to konvencijo – in da je zaradi zastaranja po tej konvenciji izključena – zgolj zato, ker se nanaša na poškodbe potnika na mednarodnem letu, ki spada na splošno področje uporabe te konvencije, ne glede na njihov dejanski vzrok.<sup>24</sup>

35. Če pa bi se sledilo ozkemu pogledu, bi bilo vprašanje vzroka poškodb osebe DB odločilno za usodo njene tožbe. V skladu s tem pogledom bi se za to tožbo štelo, da je urejena z Montrealsko konvencijo in da jo ta izključuje le, če bi bile njene poškodbe povezane z „nesrečo“. Če ne bi bilo tako, bi se lahko vložila na podlagi nacionalnega prava.

36. Tako bi bilo z logičnega vidika drugo vprašanje v zvezi z obsegom izključnosti Montrealske konvencije mogoče zastaviti najprej. Vendar ima vrstni red, v katerem se je predložitveno sodišče odločilo postaviti vprašanja, smisel s pragmatičnega vidika. V obravnavani zadevi namreč ni treba v celoti odločiti o tem kompleksnem in občutljivem vprašanju (podrazdelek 1), saj je, kot bom pojasnil, zahtevek, kakršen je zahtevek osebe DB, vsekakor izključen (podrazdelek 2).

### *1. Zapletenost in občutljivost vprašanja*

37. Tistim, ki so šteli, da je bilo vprašanje obsega izključnosti Montrealske konvencije razrešeno, je mogoče oprostiti. Čeprav Sodišče v zvezi z njim ni nikoli zavzelo stališča,<sup>25</sup> so to storila sodišča drugih držav pogodbenic. Širok pogled sta sprejeli celo Supreme Court of the United Kingdom (vrhovno sodišče Združenega kraljestva) v sodbi Sidhu<sup>26</sup> in Supreme Court of the United States (vrhovno sodišče Združenih držav) v sodbi Tseng, čemur so kmalu sledila številna vrhovna in

<sup>24</sup> V skladu s širokim pogledom, če bi DB tožbo vložil v zastaralnem roku dveh let, določenem v členu 35(1) Montrealske konvencije, bi bilo treba obravnavati vprašanje, ali so njegove poškodbe posledica „nesreče“, vendar le zaradi odločitve, ali je pravno sredstvo sploh na voljo.

<sup>25</sup> Vendar glej sodbe, o katerih se razpravlja v točki 50 spodaj. To vprašanje je bilo postavljeno tudi v zadevi, v kateri je bila izdana sodba z dne 20. oktobra 2022, Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808). Vendar je Sodišče razsodilo, da mu nanj v tej zadevi ni treba odgovoriti (glej točko 34 navedene sodbe).

<sup>26</sup> House of Lords (Škotska), 12. december 1996, Abnett/British Airways Plc, [1997] A.C. 430 (v nadaljevanju: sodba Sidhu).

višja sodišča po vsem svetu.<sup>27</sup> Medtem ko sta se sodbi Sidhu in Tseng nanašali na Varšavsko konvencijo, je bila rešitev že prenesena<sup>28</sup> na Montrealsko konvencijo. Poleg tega so ga podprli številni strokovnjaki v strokovni literaturi.<sup>29</sup> Razumljivo tudi družba Austrian Airlines Sodišču predlaga, da gre za pravilen in ustaljen pogled na to zadevo.

38. V sklepnih predlogih v zadevi Austrian Airlines (Razbremenitev odgovornosti letalskega prevoznika)<sup>30</sup> sem že navedel, da je Sodišče le eno od številnih sodišč na svetu, ki so pristojna za razlago Montrealske konvencije, in da si je treba prizadevati za enotno uporabo te konvencije v vseh državah pogodbenicah, zato je primerno, da Sodišče ustrezno upošteva odločitve, ki so jih sprejela sodišča v teh državah pogodbenicah, in jim da potrebno težo.

39. Vendar Sodišče seveda ne bi smelo slediti takim nacionalnim precedensom brez pomislekov.<sup>31</sup> Vedno je treba pazljivo preučiti *ratio decidendi*, na katerem temeljijo rešitve, sprejete v drugih državah pogodbenicah, in praktične posledice, ki iz tega izhajajo.

40. V zvezi s tem so oporekali smeri, ki sta jo zastavili sodbi Sidhu in Tseng. Ko je bila odločitev sprejeta, so nekateri sodbo Tseng videli kot pomembno spremembo v primerjavi s številnimi odločitvami, ki so šle v nasprotno smer in ki so jih sprejela nižja sodišča v Združenih državah.<sup>32</sup> Poleg tega, kot navaja DB, del strokovne literature še vedno kritizira ti sodbi.<sup>33</sup> DB, nemška vlada in Komisija namreč izrecno ali implicitno predlagajo, da bi se Sodišče moralo, če bi obravnavalo vprašanje v tej zadevi, oddaljiti od teh nacionalnih precedensov in namesto tega sprejeti ozek pogled.

41. Res je, da ta polemika izhaja, na prvem mestu, iz dejstva, da je obseg izključnosti Montrealske konvencije s teoretičnega vidika zapleteno vprašanje. Upoštevana pravila razlage, kot so uzakonjena v Dunajski konvenciji o pogodbenem pravu z dne 23. maja 1969,<sup>34</sup> ne dajejo nedvoumnega odgovora. Po eni strani širok pogled, kot je bil sprejet v sodbah Sidhu in Tseng, temelji na trdni dobroverni razlagi izrazov Montrealske konvencije glede na njihovo sobesedilo ter glede na njen predmet in namen. Ti vrhovni sodišči sta za potrditev te razlage uporabili tudi pripravljeno gradivo. Po drugi strani pa lahko po mojem mnenju isti elementi razumno podprejo nasprotno razlago.

<sup>27</sup> Sodbi Sidhu in/ali Tseng so zlasti upoštevala Court of Appeal of New Zealand (pritožbeno sodišče Nove Zelandije) v sodbi Emery Air Freight Corpn proti Nerine Nurseries Ltd ((1997) 3 NZLR 723); Federal Court of Australia (zvezno sodišče Avstralije) v sodbi z dne 9. septembra 1998, South Pacific Air Motive Pty Ltd proti Magnus (157 ALR 443 (1998)); in Supreme Court of Canada (vrhovno sodišče Kanade) v sodbi z dne 28. oktobra 2014, Thibodeau proti Air Canada ((2014) 3 S.C.R. 340). Širok pogled je sprejelo tudi Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) v sodbi z dne 15. marca 2011 (Az X ZR 99/10).

<sup>28</sup> Glej zlasti Supreme Court of the United Kingdom (vrhovno sodišče Združenega kraljestva), 5. marec 2014, Hook proti British Airways Plc, [2014] WL 795206.

<sup>29</sup> Glej zlasti literaturo, navedeno v opombi 55 spodaj.

<sup>30</sup> Moji sklepní predlogi v zadevi Austrian Airlines (Razbremenitev odgovornosti letalskega prevoznika), C-589/20, EU:C:2022:47, točka 29. Glej po analogiji sodbo z dne 6. oktobra 2020, Komisija/Madžarska (Visokošolsko izobraževanje) (C-66/18, EU:C:2020:792, točka 92). Zato se bom v teh sklepnih predlogih skliceval na upoštevene nacionalne odločbe.

<sup>31</sup> Sodišče je že pojasnilo, da tega ne namerava storiti. Glej zlasti različne opredelitve pojma „nesreča“, ponovno navedene v točki 58 spodaj.

<sup>32</sup> Glej, med drugim, United States Court of Appeals (pritožbeno sodišče Združenih držav), tretje okrožje, 19. julij 1984, Stanley Abramson proti Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130; US District Court (okrožno sodišče Združenih držav), južno okrožje New Yorka, 24. september 1991, Walker proti Eastern Air Lines, Inc., 775 F.Supp. 111 (v kateri navaja, da so ozek pogled na izključnost pred sodbo Tseng „sprejela številna sodišča, ki so obravnavala to vprašanje“); in United States Court of Appeals (pritožbeno sodišče Združenih držav), enajsto okrožje, 25. avgust 1997, Krys proti Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

<sup>33</sup> Glej zlasti Giemulla, E., prav tam, str. 5, odstavek 9, str. 8, odstavek 15, in reference strokovne literature; McDonald, M., „The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger Claims“, *The Irish Jurist*, zv. XLIV, 2010, str. 203–238, in Bernard, N., „Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention“, *International Community Law Review*, zv. 23, številka 4, 2021, str. 313–343.

<sup>34</sup> *Recueil des traités des Nations unies*, zv. 1155, str. 331 (v nadaljevanju: Dunajska konvencija). Glej člen 31 in člen 32 te konvencije.



42. Glede besedila Montrealske konvencije, natančneje njenega člena 29, zagovorniki širokega pogleda opozarjajo na dejstvo, da njen jezik ni omejen na poškodbe, povzročene z „nesrečami“, ampak se splošneje nanaša na tožbe za povračilo škode, ki izhajajo iz „prevoza oseb“, kar je izraz, iz katerega bi bilo treba sklepati, da se nanaša na vse tožbe za poškodbe potnikov.<sup>35</sup> Nasprotno pa zagovorniki ozkega pogleda poudarjajo, tako kot DB pred Sodiščem, da nič v členu 29 ne predpisuje, da je v škodo potnikov izrecno izključen vsak tožbeni temelj po nacionalnem pravu, celo če ne gre za „nesrečo“. Tak drastičen rezultat bi lahko izhajal le iz jasnega in nedvoumnega jezika,<sup>36</sup> ne pa iz implikacije.

43. Predmet in namen Montrealske konvencije sta prav tako dvoumna. Ni sporno, da je namen tega instrumenta v skladu z njegovim naslovom in preambulo<sup>37</sup> poenotiti le „nekatera pravila“, ki se uporabljajo za mednarodni letalski prevoz, torej se nanaša le na *nekatera* vprašanja, povezana z letalskim prevozom, ne pa na *vsa*. Vendar obstaja temeljno nesoglasje glede vprašanja, kaj natančno je njegov namen, kar se tiče odgovornosti letalskih prevoznikov.

44. Zagovorniki širokega pogleda trdijo, da je odgovornost letalskih prevoznikov *na splošno* vprašanje, ki ga je nameravala obravnavati Montrealska konvencija. Po njihovem mnenju pravila iz poglavja III pomenijo celovit sistem za tožbe, ki izhajajo iz mednarodnega letalskega prevoza. Glavni namen te konvencije je doseči enotnost prava v zvezi s tem. Ta pravila določajo okoliščine – torej edine okoliščine – v katerih bi prevozniki morali odgovarjati za poškodbe potnikov. Konvencija, zlasti njen člen 29, z omejevanjem vrst zahtevkov, ki se lahko uveljavljajo proti njim, daje letalskim prevoznikom gotovost. Zagotavlja jim možnost, da vnaprej določijo in izračunajo breme odškodnine, ki jim je naloženo, kar je bistveno, med drugim zaradi zavarovanja. Ta namen enotnosti in gotovosti bi bil onemogočen, če bi potniki lahko proti njim uveljavljali še druge zahtevke.<sup>38</sup>

45. Tako kot DB in nemška vlada zagovorniki ozkega pogleda odgovarjajo, da je bil po njihovem mnenju namen Montrealske konvencije v resnici poenotiti odgovornost prevoznikov *samo* v nekaterih okoliščinah, zlasti v primerih nesreč, povezanih z letalom. Tveganje prevoznikov, ki se soočajo s hudo odgovornostjo v primeru letalskih nesreč, je bila namreč ena od zadev, ki je pripeljala do sprejetja Varšavske konvencije leta 1929.<sup>39</sup> Njen namen ni bil ščititi prevoznike pred odgovornostjo v drugih okoliščinah. S tega vidika naj bi bil edini cilj člena 29 Montrealske konvencije tožeči stranki preprečiti, da bi ob vložitvi tožbe, ki je objektivno povezana s „nesrečo“, zaobšla pogoje in omejitve odgovornosti, ki so v njej določeni, tako da bi tožbo vložila v skladu z nacionalnim pravom. Enotna uporaba Konvencije naj bi zahtevala zgolj to.<sup>40</sup>

<sup>35</sup> Razvoj te določbe skozi čas utrdi ta argument. Prvotna različica (takratnega) člena 24 Varšavske konvencije je v bistvu določala, da se „v primerih iz člena 17 [...]“ tožbe za povračilo škode lahko vložijo samo pod pogoji, določenimi v tej konvenciji. Vendar se je besedilo člena 24 pozneje spremenilo z Montrealskim protokolom št 4 o spremembi Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz. Sklicevanje na „primere iz člena 17“ je bilo v njej nadomeščeno z izrazom – verjetno bolj vključujočim – „pri prevozu potnikov [...]“.

<sup>36</sup> Avtorji Konvencije bi lahko na primer navedli, da „ni mogoče uporabiti nobenega tožbenega temelja [...], razen tistih, ki jih določa ta konvencija, za kakršno koli škodo ali poškodbo, ne glede na njen vzrok, ki izhaja iz mednarodnega letalskega prevoza“. Glej McDonald, M., prav tam, str. 205 in 227.

<sup>37</sup> Glej peto uvodno izjavo Montrealske konvencije.

<sup>38</sup> Glej zlasti sodbi Sidhu in Tseng.

<sup>39</sup> Glej zlasti Bernard, N., prav tam, str. 313–343.

<sup>40</sup> Glej zlasti United States Court of Appeals (pritožbeno sodišče Združenih držav), tretje okrožje, 19. julij 1984, Stanley Abramson proti Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130 in navedena sodna praksa. Glej tudi Giumulla, E., prav tam, str. 5, odstavek 9, str. 8, odstavek 15, in več referenc na strokovno literaturo.

46. Zagovorniki ozkega pogleda prav tako poudarjajo razlike v namenu med Varšavsko in Montrealsko konvencijo. Kot poudarjata DB in Komisija, medtem ko je bila prva sprejeta za spodbujanje razvoja nastajajoče letalske industrije, je druga namenjena spodbujanju varstva potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu.<sup>41</sup> Ne glede na to, kakšen bi bil pravilen pristop na podlagi Varšavske konvencije, širokega pogleda na izključnost vsaj iz tega razloga ni mogoče prenesti na Montrealsko konvencijo.<sup>42</sup> Zagovorniki širokega pogleda na to odgovarjajo, da je namen Montrealske konvencije poleg varstva potrošnikov doseči tudi „pravično ravnotežje“ med interesi potnikov in interesi prevoznikov.<sup>43</sup> To ravnotežje je sestavni del ureditve odgovornosti iz Konvencije. Potniki imajo zoper prevoznike na voljo omejena pravna sredstva. Kadar pa so taka pravna sredstva na voljo, se zlahka in hitro pridobijo predvsem zaradi sistema objektivne odgovornosti, ki je v njem določen.<sup>44</sup>

47. Pripravljalna gradiva obeh konvencij naj ne bi zmanjšala polemike, saj so prav tako dvoumna glede volje njunih avtorjev v zvezi z izključnostjo. Iz pripravljanih gradiv Varšavske konvencije dejansko ni jasno razvidna končna volja delegatov na tem področju.<sup>45</sup> Prav tako niso koristna gradiva za Montrealsko konvencijo. Edina neposredna in bistvena izjava v zvezi s tem, in sicer izjava predsednika konference, se lahko različno razlaga.<sup>46</sup>

48. Na drugem mestu, polemika okrog obsega izključnosti Montrealske konvencije izhaja iz pomembnih in pogosto resnih praktičnih posledic širokega pogleda. V sodbi Sidhu se potnikom, ki so jih iraške sile pridržale tri tedne, potem ko je njihovo letalo pristalo na mednarodnem letališču v Kuvajtu avgusta 1990, v prvih urah napada iraških sil na Kuvajt, ni priznalo pravno sredstvo. Enako se je zgodilo potnici v sodbi Tseng, ki je bila pred vkrcanjem na letalo za Tel Aviv podvržena varnostnemu pregledu letališkega osebja, ki je verjetno pomenil zlorabo, na mednarodnem letališču John F. Kennedy v New Yorku. V drugih odločbah se potnikom, katerih invalidnosti letalska družba ni ustrezno upoštevala, s tem pa so bile neposredno kršene zahteve prava Unije,<sup>47</sup> ali ki so jih prevozniki domnevno diskriminirali iz prepovedanih razlogov, kot je njihova rasa, prav tako ni priznalo pravno sredstvo.<sup>48</sup> Prav tako niso bile odškodovane očitne kršitve pogodbe, kot je to, da letalska družba ni zagotovila vnaprej naročenih obrokov, omenjene v točki 26 zgoraj.<sup>49</sup> V vseh teh zadevah se je namreč štelo, da tožbe proti odgovornim prevoznikom urejata izključno Varšavska oziroma Montrealska konvencija, ker so izviral iz mednarodnega

<sup>41</sup> Glej tretjo uvodno izjavo Montrealske konvencije.

<sup>42</sup> Glej zlasti McDonald, M., prav tam, in Bernard, N., prav tam.

<sup>43</sup> Glej peto uvodno izjavo Montrealske konvencije.

<sup>44</sup> Glej zlasti sodbi Sidhu in Tseng.

<sup>45</sup> Kar je zelo pošteno priznal Lord Hope v sodbi Sidhu: „Več odlomkov [zapisnika druge mednarodne konference o zasebnem letalskem pravu od 4. do 12. oktobra 1929 v Varšavi], kjer je zapisano, da so delegati izrazili stališče o namenu Konvencije. [...] Vendar so to le namigi, ki so prihajali na površje več dni podrobnih razprav, h katerim so prispevali številni delegati. Tu ne najdem dovolj jasnega in doslednega izraza stališč [...] glede obravnavanega vprašanja [...]“.

<sup>46</sup> „Namen člena [29] je bil zagotoviti, da se v okoliščinah, v katerih se je uporabljala Konvencija, onemogoči obidenje njenih določb z vložitvijo tožbe za povračilo škode [...] po pogodbi, zaradi odškodninske odgovornosti ali kako drugače. Če se je Konvencija uporabila, so veljali njeni pogoji in omejitve odgovornosti“ (glej Mednarodno konferenco o letalskem pravu, zapisnik sedemnajste seje, str. 3, odstavek 10). Na žalost predsednik ni podrobneje pojasnil „okoliščin, v katerih se Konvencija uporablja [...]“.

<sup>47</sup> Glej Supreme Court of the United Kingdom (vrhovno sodišče Združenega kraljestva) z dne 5. marca 2014, Stott proti Thomas Cook Tour Operators Ltd, [2014] UKSC 15, v zvezi z Uredbo (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu (UL 2006, L 204, str. 1).

<sup>48</sup> Glej zlasti United States Court of Appeals (pritožbeno sodišče Združenih držav), drugo okrožje, 22. marec 2002, King proti American Airlines, Inc., 284 F.3d 352.

<sup>49</sup> Glej zlasti United States District Court (okrožno sodišče Združenih držav), okrožje Maryland, 31. januar 2007, Knowlton proti American Airlines, Inc., 31 AVI 18,486. Za druge primere potnikov, ki so bili prikrajšani za pravno sredstvo, McDonald, M., prav tam, str. 220–223.

letalskega prevoza. Ker pa ni bilo niti „telesnih poškodb“ niti „nesreče“, na podlagi upoštevne konvencije ni bilo mogoče vložiti nobenega pravnega sredstva. Tožecim strankam pa ni bilo dovoljeno, da vložijo tožbo na podlagi nacionalnega prava.

49. Zagovorniki ozkega pogleda opozarjajo na nepoštenost teh izidov. Širok pogled v številnih primerih pomeni odrekanje pravnega varstva potnikom. Razen nekaj primerov, določenih v sami Montrealski konvenciji, so prevozniki zaščiteni pred vsakršno odgovornostjo ne glede na vir in namen, celo pred odgovornostjo, ki bi sicer izvirala iz neupoštevanja zakonskih obveznosti in/ali potnikovih temeljnih pravic. Teh obveznosti in pravic zasebno dejansko ni mogoče uveljavljati proti njim.<sup>50</sup> Zagovorniki širokega pogleda trdijo, da so ti izidi le nujna posledica enotnosti in gotovosti, ki naj bi jo ta konvencija dosegla. Čeprav včasih priznajo nepoštenost do potnikov, zlasti v primerih diskriminacije, poudarjajo, in ne neutemeljeno, da ni naloga sodišč, da na novo pripravijo mednarodno pogodbo, zato da bi bila bolj poštena.<sup>51</sup>

50. Nazadnje vprašanje obsega izključnosti Montrealske konvencije zahteva resen razmislek Sodišča. Res je, da se je Sodišče, kot trdi Komisija, v sodbah IATA in ELFAA<sup>52</sup> ter Nelson in drugi<sup>53</sup> že nekoliko dotaknilo te teme in na neki način zavzelo previdno stališče. Vendar se je Sodišče, ko je v teh sodbah razsodilo, da ni konflikta med Montrealsko konvencijo in Uredbo (ES) št. 261/2004,<sup>54</sup> večinoma izognilo vprašanju, tako da je razsodilo, da se prva nanaša le na individualne odškodninske tožbe, medtem ko druga vsebuje obveznosti pomoči potnikom in standardizirane odškodnine. Skratka, odklonilni odzivi v odgovor na ti sodbi, kot jih je mogoče najti v velikem delu strokovne literature, še bolj poudarjajo občutljivo naravo te razprave.<sup>55</sup>

## 2. Sodišču v tej zadevi ni treba zavzeti stališča

51. Na koncu tunela vse te polemike pa je vendarle luč: kot sem že navedel, Sodišču ni treba sprejeti dokončnega stališča o obsegu izključnosti Montrealske konvencije v tej zadevi.

52. Ker širok pogled zajema ozkega, se dejansko ujemata v enem vidiku. Vsaj na podlagi člena 29 Montrealske konvencije zahtevke zoper letalskega prevoznika, ne glede na način uveljavljanja, ki je objektivno povezan s smrtjo ali telesno poškodbo potnika na mednarodnem letu, ki spada na splošno področje uporabe te konvencije, zaradi nesreče na letalu, kot je določeno v členu 17(1) te konvencije, brez vsakršnega dvoma ureja izključno ta instrument. V takem primeru je splošno sprejeto, da tožeča stranka ne sme zaobiti pogojev in omejitev odgovornosti, določenih v tem instrumentu, tako da bi tožbo vložila na podlagi nacionalnega prava.<sup>56</sup> Samo v zvezi z zahtevki, ki

<sup>50</sup> Glej zlasti Giemulla, E., prav tam, str. 5, odstavek 9, in McDonald, M., prav tam.

<sup>51</sup> Glej zlasti sodbo Supreme Court of the United Kingdom (vrhovno sodišče Združenega kraljestva) z dne 5. marca 2014, Stott proti Thomas Cook Tour Operators Ltd, [2014] WL 795206, točke od 63 do 65.

<sup>52</sup> Sodba z dne 10. januarja 2006 (C-344/04, EU:C:2006:10, točke od 33 do 48).

<sup>53</sup> Sodba z dne 23. oktobra 2012 (C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točke od 41 do 60).

<sup>54</sup> Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

<sup>55</sup> Glej predvsem Wegter, J. J., „The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention“, *Air & Space Law*, zv. 31, št. 2, 2006, str. 133–148; Radošević, S., „CJEU’s Decision in *Nelson and Others* in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention“, *Air & Space Law* zv. 38, št. 2, 2013, str. 95–110; in Tompkins, G. N., „Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure“, *Air & Space Law*, zv. 39, št. 3 (2014), str. 203–214.

<sup>56</sup> Torej v primeru „kumulacije“ tožbenih temeljev (glej točko 26).

ne vključujejo niti potnikove smrti ali telesne poškodbe niti nesreče, se namreč ta dva pogleda razlikujeta: v skladu z ozkim pogledom lahko tožeča stranka vložiti tožbo na podlagi nacionalnega prava; v skladu s širokim pogledom se ji ne prizna nobeno pravno sredstvo.<sup>57</sup>

53. V obravnavani zadevi pa se, kot bom pojasnil v naslednjem razdelku, tožba, ki jo je DB vložil proti družbi Austrian Airlines, po mojem mnenju objektivno nanaša na telesno poškodbo potnika, ki jo je povzročila nesreča v smislu člena 17(1). Sodišču se tako ni treba odločiti med širokim in ozkim pogledom. Ta zahtevki namreč ne glede na pravilen pogled *vsekakor* ureja izključno ta konvencija in ga na podlagi navedene konvencije zaradi zastaranja ni mogoče uveljavljati.<sup>58</sup>

54. Menim, da bi šlo za hvalevreden izkaz sodnega zadržka, če bi se Sodišče omejilo na to očitno ugotovitev, ter bi se vzdržalo dokončnega stališča o širšem vprašanju obsega izključnosti Montrealske konvencije. V prihodnje se lahko pojavijo zadeve, v katerih bo Sodišče moralo ugrizniti v to kislno jabolko. Morda bo moralo odločati o primeru tožb zaradi diskriminacije, ki jih bodo potniki vložili proti letalskim prevoznikom. Če in ko bodo take zadeve prišle, bi bilo najbolje, da bi o njih odločal veliki senat po skrbni preučitvi vseh zgoraj navedenih vidikov.

***B. Za poškodbe, kot so te, ki jih je utrpel DB, je treba šteti, da jih je povzročila „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije (prvo vprašanje)***

55. V prejšnjem razdelku sem že navedel, da je tožba, kot je ta, ki jo je vložil DB proti družbi Austrian Airlines, po mojem mnenju urejena izključno z Montrealsko konvencijo, saj se objektivno nanaša na položaj iz člena 17(1) te konvencije. Zato tožeča stranka ne more zaobiti zastaralnega roka dveh let, ki je v njem določen, tako da bi vložila tožbo v skladu z nacionalnim pravom. Zdaj bom pojasnil svoje stališče v zvezi s tem.

56. V postopku v glavni stvari ni sporno, da se zahtevki osebe DB nanaša na „telesne poškodbe“ – in sicer na hude opekline – ki jih je kot potnik utrpel na mednarodnem letu, ki spada na splošno področje uporabe Montrealske konvencije, kot je bilo navedeno v točki 18 zgoraj, in da je do dogodka oziroma dogodkov, ki so povzročili te poškodbe, prišlo na letalu. Sporno je le vprašanje, ali je treba s pravnega vidika za te poškodbe šteti, da jih je povzročila „nesreča“ v smislu člena 17(1).

57. V zvezi s tem naj spomnim, da je med letom, s katerim je DB letel na Dunaj, vrč ponesreči padel s servirnega vozička, ki ga je kabinsko osebje potiskalo od ene do druge vrste sedežev. Polita vroča kava je DB povzročila hude opekline.<sup>59</sup>

58. Kot navaja predložitveno sodišče, se taka neprijetna nesreča nedvomno šteje za „nesrečo“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije. To velja ne glede na to, ali se uporabi opredelitev tega pojma, ki jo je pred več leti podalo United States Supreme Court (vrhovno sodišče Združenih držav) v sodbi Air France proti Saksu –<sup>60</sup> „nepričakovan ali neobičajen dogodek, ki je z vidika

<sup>57</sup> Glej točki 31 in 32 zgoraj.

<sup>58</sup> Kot sem pravkar pojasnil, bi moralo Sodišče zavzeti stališče glede obsega izključnosti le, če za poškodbe, kot so te, ki jih je utrpel DB, ne bi bilo mogoče šteti, da so posledica „nesreče“. Zato je predložitveno sodišče pragmatično postavilo vprašanje podredno.

<sup>59</sup> Glej točko 10 zgoraj.

<sup>60</sup> Supreme Court of the United States (vrhovno sodišče Združenih držav), 4. marec 1985, 470 U.S. 392 (1985) (v nadaljevanju: Air France proti Saksu).

potnika povzročen od zunaj“ – ali novo opredelitev, ki jo je Sodišče uporabilo v zgoraj navedeni sodbi Niki Luftfahrt – „nepredviden nenameren škodni dogodek“. <sup>61</sup> Jasno je, da oseba ob vkrcanju na letalo ne pričakuje/predvideva, da se bo med letom po njej polil vrč vroče kave. <sup>62</sup>

59. DB tej ugotovitvi ne oporeka. <sup>63</sup> Vendar tožeča stranka pred pritožbenim sodiščem in predložitvenim sodiščem svojega zahtevka ni oblikovala tako, da se nanaša na to „nesrečo“, temveč bolj na to, kar se je zgodilo potem. V skladu s teorijo povračila, na katero se opira oseba DB, njen zahtevek izhaja iz drugega vzroka, in sicer iz domnevne <sup>64</sup> nezadostnosti in neustreznosti prve pomoči, ki jo je kabinsko osebje nudilo v zvezi z njenimi ranami, <sup>65</sup> s tem pa je bila kršena dolžnost skrbnega ravnanja, ki jo imajo prevozniki do svojih potnikov. Ta vzrok se *razlikuje* od prvotne „nesreče“, njegova posledica pa naj bi bila *ločena* poškodba, in sicer poslabšanje njenih opeklin. Le za to konkretno poškodbo zahteva odškodnino.

60. Zato se po mnenju DB njen zahtevek – kakor ga je oblikovala – nanaša le na telesne poškodbe, ki niso nastale zaradi „nenamerne“ padca vrča vroče kave, temveč zaradi odziva kabinskega osebja, ki je temu sledil. Zato tega zahtevka ne ureja člen 17(1) Montrealske konvencije in ga je torej mogoče uveljavljati na podlagi avstrijskega prava pod tam določenimi pogoji, zlasti v tam določenem zastaralnem roku.

61. Glede na ta argument se predložitveno sodišče v prvem vprašanju sprašuje, ali je treba padec vrča vroče kave in prvo pomoč, ki jo je nato nudila posadka v zvezi z opeklinami, šteti za ločena vzroka poškodb ali kot del ene same „nesreče“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije.

62. Po mojem mnenju je treba to prvo vprašanje nekoliko preoblikovati. V postopku v glavni stvari se glede na argument osebe DB precej očitno postavlja vprašanje *vzročnosti*. Vprašanje, ali zahtevek tožeče stranke spada na področje uporabe člena 17(1) Montrealske konvencije in ga torej ureja izključno ta instrument, je v bistvu odvisno od vprašanja, ali je mogoče šteti, da je prvotna nesreča, ki se je zgodila na letalu, torej padec vrča, v smislu te določbe „povzročila“ poškodbe, za katere zahteva odškodnino, glede na to, da je posadka posegla vmes z nudenjem prve

<sup>61</sup> Točka 35.

<sup>62</sup> Glej po analogiji sodbo Niki Luftfahrt (točki 14 in 43).

<sup>63</sup> Glej točko 14 zgoraj.

<sup>64</sup> Naj poudarim, da v trenutni fazi postopka v glavni stvari ta vidik ni dokazan. Družba Austrian Airlines namreč to izpodbija (glej opombo 8), predložitveno sodišče pa je navedlo, da če bi bil upošteven za usodo zahtevka osebe DB, bi bili potrebni dodatni dokazi in ugotovitve v zvezi s tem.

<sup>65</sup> Za več podrobnosti glej opombo 8 zgoraj.

pomoči. To vprašanje je treba obravnavati kot tako.<sup>66</sup> Nasprotno pa ne bi bilo primerno, da bi se vprašanje obravnavalo nekoliko posredno pod pojmom „nesreča“, tako da bi se bilo treba spraševati, ali je treba ta ločena dejavnika v smislu iste določbe obravnavati kot en dogodek.<sup>67</sup>

63. Tako bom v nadaljevanju pojasnil, zakaj je treba s pravnega vidika „nenamerni“ padec vrča v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije obravnavati tako, da je „povzročil“ telesne poškodbe, ki so predmet zahtevka osebe DB, ne glede na to, ali je naknadno nudenje prve pomoči prav tako prispevalo k tej poškodbi (podrazdelek 1).<sup>68</sup> Poleg tega, ker je družba Austrian Airlines pred Sodiščem postavila vprašanje, ali bi bilo mogoče ta drugi dogodek vsekakor opredeliti kot „nesrečo“ v smislu te določbe, bom to zaradi popolnosti na kratko obravnaval (podrazdelek 2).

*1. S pravnega vidika je treba šteti, da je „nenamerni“ padec vrča „povzročil“ telesne poškodbe v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije*

64. Najprej je treba poudariti, da čeprav člen 17(1) Montrealske konvencije ne določa natančno, v katerih primerih je mogoče šteti, da je določena nesreča „povzročila“ smrt ali telesno poškodbo potnika, in čeprav ta konvencija na splošno ne opredeljuje tega pojma, se je ne sme razlagati s sklicevanjem na nacionalno pravo, ki se uporablja za zadevno pogodbo o prevozu,<sup>69</sup> kot predlagata DB in družba Austrian Airlines. Ob upoštevanju cilja enotnosti, ki mu sledi ta konvencija,<sup>70</sup> in ker ta ne določa drugače,<sup>71</sup> bi bilo namreč treba ta pojem razlagati samostojno glede na pravila razlage, določena z Dunajsko konvencijo.<sup>72</sup> Neodvisnost od nacionalnega prava pa ne bi smela pomeniti popolno neupoštevanje tega prava. V zvezi s temeljnim pojmom odškodninskega prava, kot je vzročnost – katerega podrobnosti je z intelektualno poštenostjo komajda mogoče izpeljati iz „običajnega pomena“ tega izraza, „sobesedila“, v katerem se uporablja, ter „predmeta in namena“ le Montrealske konvencije – je treba upoštevati tudi splošna načela, skupna pravnim ureditvam držav pogodbenic.<sup>73</sup>

<sup>66</sup> Na tej točki se je mogoče upravičeno vprašati, kako bi lahko Sodišče v okviru postopka predhodnega odločanja iz člena 267 PDEU, ki je omejen na vprašanja razlage prava Unije, odločilo o vprašanju, ali je treba za določeno nesrečo šteti, da je „povzročila“ neko poškodbo v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije. Menim, da *to lahko stori*, vendar le v določenem obsegu. Kot bom pojasnil v naslednjem razdelku, gre pri vzročnosti namreč le za dve vprašanji. *Prvič*, odločiti je treba, ali je „nesreča“ prispevala k nastanku poškodbe ali ne (glej točke od 66 do 68). Očitno gre za dejansko vprašanje, ki ga mora predložitveno sodišče razjasniti v vsaki posamezni zadevi. V obravnavani zadevi to vprašanje ni predmet spora (glej točko 75). *Drugi* vidik vzročnosti je, ali je „nesreča“ dovolj povezana z zadevno poškodbo, da lahko praviloma upraviči uporabo člena 17(1) (glej točke od 69 do 74). Gre za vprašanje prava (Unije) in samo zanj gre v tej zadevi (glej točko 77 in naslednje). Prav tako bi se bilo mogoče vprašati, ali bi Sodišče *to moralo storiti*. V sklepnih predlogih v zadevi Austrian Airlines (Razbremenitev odgovornosti letalskega prevoznika) sem v točki 77 že pojasnil svoje pridržke v zvezi s tem, da Sodišče v postopku predhodnega odločanja odgovarja na vprašanja, ki so prilagojena zelo podrobnim in konkretnim dejstvom. Glede na to, da je obravnavana zadeva prva, ki se nanaša na pogoj vzročnosti iz člena 17(1), in glede na njeno ilustrativnost za prihodnje zadeve, menim, da je tu to koristno in primerno.

<sup>67</sup> Umetnost tega pristopa se po mojem mnenju kaže v tem, da družba Austrian Airlines in Komisija odgovarjata na vprašanje, ali je treba padec vrča in temu sledeče nudenje prve pomoči šteti za eno „nesrečo“, pri čemer navajata to, kar je po naravi vzročno razlogovanje – ki ga bom po potrebi navedel. Celo nemška vlada, ki obravnava, prvič, ali je mogoče oba dogodka šteti za eno „nesrečo“, in drugič, ali je mogoče šteti, da je poškodbe osebe DB „povzročil“ padec vrča, navaja v bistvu enako razlogovanje v obeh delih. Samo predložitveno sodišče namreč v predložitveni odločbi obravnava vprašanje z vidika vzročnosti.

<sup>68</sup> V zvezi s tem se strinjam s stališčem pritožbenega sodišča v postopku v glavni stvari (glej točko 13 zgoraj).

<sup>69</sup> V tem primeru bi bilo to avstrijsko pravo na podlagi člena 5(2) Uredbe (ES) št. 593/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbeno obližacijska razmerja (Rim I) (UL 2008, L 177, str. 6).

<sup>70</sup> Pogoji za odgovornost prevoznika, vsaj v primeru nesreč, so zagotovo del pravil mednarodnega letalskega prevoza, katerih poštenje je bil namen Montrealske konvencije (glej točki 44 in 45 zgoraj). Presoja enega od teh pogojev s sklicevanjem na *lex contractus* bi spodkopavala ta cilj enotnosti, saj bi se odgovornost torej lahko razlikovala glede na sodišče, pri katerem je vložena tožba – saj različna pravila o izbiri prava držav pogodbenic lahko določajo različne *lex contractus* – in nazadnje glede na vsebino tega prava.

<sup>71</sup> Montrealska konvencija v zvezi z nekaterimi vprašanji izrecno – glej zlasti člen 33(4) – ali implicitno – glej člen 29, prvi stavek („[...] brez poseganja [...]“) – napoti na nacionalno pravo. Vendar tega ne stori v primeru pogoja vzročnosti, določenega v členu 17(1) te konvencije.

<sup>72</sup> Glej po analogiji sodbo z dne 20. oktobra 2022, *Laudamotion* (C-111/21, EU:C:2022:808, točka 21 in navedena sodna praksa).

<sup>73</sup> Glej moje sklepane predloge v zadevi Austrian Airlines (Razbremenitev odgovornosti letalskega prevoznika) (točka 72).

65. V skladu s temi pravili razlage in ob upoštevanju teh načel skupaj z vsemi intervenientkami pred Sodiščem menim, da je treba za ugotovitev, ali je mogoče v vsakem posameznem primeru šteti, da je upoštevna „nesreča“ „povzročila“ poškodbo potnika, ki je predmet zahtevka, zaporedoma uporabiti *dva dodatna preizkusa*.

66. Kot trdijo družba Austrian Airlines, nemška vlada in Komisija, prvi preizkus izhaja neposredno iz običajnega pomena glagola „povzročiti“, uporabljenega v členu 17(1), in sicer „narediti, da se nekaj zgodi“. Ta preizkus je *dejanski* preizkus. Ustreza temu, kar je v pravu držav pogodbenic znano kot vzročnost *sine qua non*, „če ne bi bilo“ ali „enakovrednost pogojev“. V okviru tega preizkusa se šteje, da se za vsako ravnanje ali dogodek, ki dejansko pomeni nujen pogoj za dano poškodbo – torej če ga ne bi bilo, do poškodbe ne bi prišlo – šteje, da je povzročil poškodbo. Ker je vsaka poškodba posledica kombinacije dejavnikov, od katerih vsak prispeva k njenemu nastanku,<sup>74</sup> se v skladu s preizkusom „če ne bi bilo“ šteje, da nima *enega*, ampak *več* vzrokov. Vsi ti dejavniki se namreč štejejo za dejanske vzroke za to poškodbo oziroma so „členi“ iz „verige vzrokov“, ki so do nje pripeljali.<sup>75</sup>

67. Tako je v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije prvi preizkus opravljen, kadar je upoštevna „nesreča“ v resnici nujen pogoj za poškodbo potnika, ki je predmet zahtevka, in sicer če ne bi bilo tega dogodka, do poškodbe ne bi prišlo. Prav tako pomeni, da zadostuje, da je „nesreča“ *eden* od dejavnikov, ki so prispevali k nastanku te poškodbe – „člen“ v „verigi vzrokov“, ki so pripeljali do nje. Kot je navedlo predložitevno sodišče, je ta pristop izrecno potrdilo zlasti United States Supreme Court (vrhovno sodišče Združenih držav) v zadevi Air France proti Saksu.<sup>76</sup>

68. Menim, da je ta prvi preizkus v skladu tako s ciljem varstva potrošnikov<sup>77</sup> kot s ciljem enotnosti, ki mu sledi Montrealska konvencija. Ob upoštevanju tega si je treba ogledati hipotetični primer telesne poškodbe potnika, ki izhaja iz kombinacije vsaj dveh dejavnikov, in sicer (i) predhodnega zdravstvenega stanja zadevnega potnika, zaradi katerega je nagnjen k srčnim napadom, in (ii) izrednega stresa kot posledice „nenamernega“ nujnega pristanka letala, ki je sprožil tak napad. V tem primeru, na eni strani, zgoraj opisani prvi preizkus prispeva k temu, da oškodovanec zlahka dobi odškodnino<sup>78</sup> na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije, saj zadostuje že dejstvo, da je „nesreča“ „člen“ v „verigi vzrokov“, ki so pripeljali do potnikove smrti ali poškodbe. Če pa bi, nasprotno, „nesreča“ morala biti „edini/zadosten vzrok“ ali celo „glavni vzrok“ potnikove poškodbe, bi to resno oviralo njegov zahtevek. Prvi alternativni preizkus bi lahko v celoti izključil pravno sredstvo v podanem primeru.<sup>79</sup> Drugi bi povzročil negotovost. Izbira med zgoraj navedenima dejavnikoma bi bila namreč vprašljiva in bi lahko povzročila burno razpravo med strankami v postopku, odločitev, ki bi jo nazadnje sprejelo sodišče, pa bi bila nekoliko samovoljna.<sup>80</sup> Na drugi strani preizkus „če ne bi bilo“ prispeva k enotni uporabi te konvencije.

<sup>74</sup> Značilen primer bi bil kolesar, ki zbije pešca. Do tega je prišlo zaradi kombinacije hitrosti kolesa, slabih zavor, nepozornosti pešca in tako dalje.

<sup>75</sup> Za primerjalno analizo prava držav članic Evropske unije in Združenega kraljestva glej predvsem Von Bar, C. in drugi (ur.), *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, München, 2008, zv. IV, knjiga VI („Non contractual liability arising out of damage caused to another“), poglavje 4: Vzročnost, str. 3566–3608.

<sup>76</sup> „Vsaka poškodba je posledica verige vzrokov in zahtevamo le to, da potnik lahko dokaže, da je bil nek člen v verigi [„nesreča“ v smislu člena 17(1)]“.

<sup>77</sup> Glej tretjo uvodno izjavo Montrealske konvencije.

<sup>78</sup> Ob tem lahko obstajajo položaji, v katerih bi bilo težko dokazati, da „če ne bi bilo“ zadevne „nesreče“, ne bi prišlo do zadevne poškodbe. V zvezi s to temo glej predvsem Defossez, D., „Contaminated Air: Is the ‚But For‘ Test Saving Air Carriers?“, *Air & Space Law* zv. 44, št. 2, 2019, str. 185–202.

<sup>79</sup> Ker samo „nenamerno“ pristajanje ne bi povzročilo srčnega napada in telesne poškodbe potnika, ga je pa povzročilo v povezavi s predhodnim zdravstvenim stanjem potnika.

<sup>80</sup> Glej v tem smislu sodbo United States Supreme Court (vrhovno sodišče Združenih držav), 24. februar 2004, Olympic Airways proti Husainu, 124 S.Ct. 1221.

Vprašanje, ali je zahtevek urejen s členom 17(1) ali ne, je namreč odvisno od neke objektivne zveze med poškodbo potnika in „nesrečo“, ne pa od tega, kako je tožeča stranka uveljavljala vzrok za poškodbo oziroma kako se je prevoznik zagovarjal – zadeva, h kateri se bom vrnil pozneje.

69. Kot so pred Sodiščem enoglasno poudarili vse stranke in intervenienti, zgoraj obravnavanega preizkusa „če ne bi bilo“ ni mogoče uporabiti neovirano v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije. Sicer bi bila obseg te določbe in nazadnje obseg odgovornosti prevoznika v skladu s to določbo pretirana.

70. V zvezi s tem si je treba pogledati naslednji hipotetični primer: na letalu, ki prevažata nacionalno nogometno ekipo na Svetovno prvenstvo FIFE 2022 v Katarju, se „naključno“ poškoduje eden od njegovih motorjev, zato letalo prisilno pristane. Igralci med tem dogodkom niso poškodovani, a so razumljivo pretreseni. Travma zaradi te „nesreče“ se čez teden povečuje, potem pa med tekmo eden od igralcev postane zmeden, zgreši žogo, izgubi ravnotežje, pade in si zvije gleženj – poškodba, ki bi lahko bila razlog za znatno odškodnino glede na poguben učinek, ki bi ga prav zagotovo imela na zmožnost tega igralca, da še naprej sodeluje na tem športnem dogodku.

71. Mogoče je, da igralec, če ne bi bilo prvotne nesreče, ne bi utrpel zadevne telesne poškodbe. Vendar bi šlo za nerazumno razširitev določbe člena 17(1) Montrealske konvencije, če bi se štelo, da so poškodbe, kakršna je ta, ki je le zelo šibko povezana z „nesrečo“, urejene s to določbo. Poleg tega, če bi bili letalski prevozniki odgovorni za take oddaljene posledice nesreče, do katere je prišlo na njihovih letalih, bi jim lahko bilo naloženo zelo veliko odškodninsko breme, ki bi ga bilo težko določiti in izračunati. „Pravično ravnotežje interesov“ med potniki in prevozniki, ki ga zahtevajo avtorji Konvencije, ne bi bilo ohranjeno.<sup>81</sup> Po analogiji je v pravu držav pogodbenic, kot je poudaril DB, splošno sprejeto, da preizkus „če ne bi bilo“ ne zadostuje, da bi odgovornost ostala v razumnih mejah.<sup>82</sup>

72. Zato bi bilo treba vsekakor uporabiti drugi preizkus. Ta preizkus je *pravni* in vključuje izbiro pravila. Ugotoviti je treba, ali je vzročna zveza med „nesrečo“ in potnikovo poškodbo poleg tega, da zgolj prestane preizkus „če ne bi bilo“, dovolj pomembna, tako da se glede na predmet in namen Montrealske konvencije zdi utemeljena in razumna, za uporabo člena 17(1) in za nastanek odgovornosti prevoznika na podlagi te določbe. Ta preizkus ustreza temu, kar je v državah civilnega prava znano kot „adekvatna vzročnost“, v državah *common law* pa kot „neposredna vzročnost“.

73. Na splošno se bo v pravu držav pogodbenic<sup>83</sup> med vsemi dejavniki, ki so prispevali k določeni poškodbi, ravnanje ali dogodek štel za<sup>84</sup> „adekvaten“ ali „neposreden“<sup>85</sup> in zato tožbeni temelj za to poškodbo, če je zadnji naravna posledica prvega. Klasični podpreizkus se nanaša na preverjanje, ali je bila zadevna poškodba predvidljiva posledica tega ravnanja ali dogodka, torej ali bi hipotetična priča, gledano nazaj, glede na vse okoliščine in pretekle izkušnje lahko razumno predvidela, da bi to ravnanje ali dogodek povzročil tako poškodbo. Drugi, s tem tesno povezan podpreizkus, ki ga omenja nemška vlada, je, da se preveri, ali je poškodbo mogoče šteti za uresničitev tveganja, ki je

<sup>81</sup> Glej v tem smislu sodbo Niki Luftfahrt (točka 40).

<sup>82</sup> Glej zlasti Von Bar, C. *et al.* (eds), prav tam, str. 3570, in za primerjalno analizo prava držav članic v zvezi s tem, str. 3574–3585.

<sup>83</sup> Za primerjalno analizo prava držav članic v zvezi s to temo glej še posebej Von Bar, C. in drugi (ur.), prav tam, str. 3574–3585.

<sup>84</sup> Za škodo lahko obstaja več kot en „adekvaten“ ali „neposreden“ vzrok.

<sup>85</sup> Za potrebe te zadeve bosta izraza „adekvaten“ in „neposreden“ uporabljena kot sopomenki ne upoštevajoč vseh odtenkov v nacionalnem pravu.



neločljivo povezano z zadevnim ravnanjem ali dogodkom.<sup>86</sup> Noben podpreizkus ni prestan, če je malo verjetno, da bi zadevno ravnanje ali dogodek privedel do te poškodbe, in da se je zgodil le zaradi posebno nenavadne ali povsem izredne verige dogodkov. Ta pravni preizkus se ne bi smel uporabiti abstraktno, ampak tako da se ima v mislih jasen in veljaven namen pravila, na katerem temelji: čeprav bi ljudje na splošno morali odgovarjati za svoja škodljiva dejanja, civilne odgovornosti ni mogoče razumno razširiti na neverjetne posledice teh dejanj.

74. V okviru člena 17(1) Montrealske konvencije, kot so nedvoumno predlagale vse stranke in intervenienti,<sup>87</sup> to pomeni, da sta obseg te določbe in obseg odgovornosti prevoznika na podlagi te določbe omejena na poškodbe, ki so „predvidljive“ posledice zadevne „nesreče“ – ali, drugače povedano, poškodbe, ki pomenijo uresničitev tveganja, ki je neločljivo povezano s tem dogodkom. Za te bi bilo treba v pravu šteti, da jih je „povzročila“ zadevna „nesreča“ v smislu te določbe. Nasprotno se to ne bi smelo šteti za poškodbe, ki bi se izkazale, gledano za nazaj, za neverjetne posledice „nesreče“ in bi nastale le zaradi „posebno nenavadne“ ali „povsem izredne“ verige dogodkov. Tudi v tem primeru predvsem sodišča Združenih držav sledijo temu pristopu. Po njihovem mnenju mora tožeča stranka, da bi izpolnila pogoj vzročnosti iz člena 17(1), ne le dokazati, da je „nesreča“ del „verige vzrokov“, ki je pripeljala do njene poškodbe, ampak tudi, da je nesreča „neposredno“ povzročila poškodbo.<sup>88</sup>

75. V postopku v glavni stvari ni sporno, da je prvi preizkus, opisan zgoraj, prestan. To je predložitveno sodišče že ugotovilo. Seveda DB z dejanskega vidika, če ne bi bilo „nenamernega“ padca vrča kave, ne bi utrpel poškodb, za katere zahteva odškodnino – in to tudi če bi se sprejelo razlogovanje DB, da bi bilo treba prvotne opekline, ki jih je utrpel, v tem pogledu razlikovati od njihovega poznejšega „poslabšanja“.<sup>89</sup> Kot so namreč poudarili to sodišče in vsi intervenienti, če se padec vrča kave odstrani iz enačbe, DB ne bi bil opečen in se torej njegove – takrat – neobstoječe opekline potem nikakor ne bi mogle „poslabšati“.

76. Res je, da bi bilo to, da posadka domnevno ni nudila ustrezne prve pomoči, če bi bilo dokazano, mogoče šteti za še en „člen“ v „verigi vzrokov“, ki je pripeljala do tako imenovanega „poslabšanja“. Če se domneva, da (i) se je bila posadka zakonsko dolžna na določen način odzvati na to, da se je DB poparil, zaradi dolžnosti skrbnega ravnanja do potnikov<sup>90</sup> in/ali sektorskih

<sup>86</sup> V zvezi s pravom ZDA glej Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles), „Scope of liability – Proximate cause“, odstavek 29. Če se vzame za primer študenta/ko, ki je odšel oziroma odšla z univerze pozno, ker so se predavanja končala pozneje, ter ga oziroma jo je povozil avto, medtem ko je prečkal oziroma prečkala cesto, zaradi česar je umrl oziroma umrla. Že sama vožnja avtomobila pomeni nevarnost nesreče. Čas, ko se predavanja končajo, pa ne. Prvi dejavnik je „adekvaten“/„neposreden“ vzrok poškodbe; drugi, čeprav je nujen pogoj zanjo (dejanski vzrok), pa ni.

<sup>87</sup> Glej v tem smislu tudi Giesmulla E., prav tam, str. 19, odstavek 45.

<sup>88</sup> Glej med številnimi odločitvami United States District Court (okrožno sodišče Združenih držav), južno okrožje New Yorka, 6. september 2007, Zarlin proti Air France, 2007 WL 2585061, in navedena sodna praksa.

<sup>89</sup> Glej točko 59 zgoraj. Čeprav se zdi, da se predložitveno sodišče strinja s tem vidikom razlogovanja DB – gre za predpostavko njegovega prvega vprašanja za predhodno odločanje – pa imam sam nekaj težav z njim. To, kar je DB opredelil kot dve ločeni poškodbi, je namreč dejansko ena in ista: opekline, ki jih je utrpela. To, da posadka domnevno ni nudila prve pomoči, ni povzročilo „ločenih“ poškodb v pravem pomenu besede – za to bi šlo, na primer, če bi steward, medtem ko bi oskrboval opekline osebe DB, stopil na njeno nogo in ji zlomil prste. Opeklina prav tako ni „poslabšala“ ravnanje posadke v smislu, da „so bile še *hujše*“ v pravem pomenu besede. Kot namreč pojasnim v točki 76 spodaj, gre v obravnavani zadevi za vprašanje, ali posadka zaradi malomarnosti ni omilila njenih opeklin, torej da bi bile *manj hude* kot na začetku oziroma da bi bilo stanje boljše, kot bi bilo, če bi se opekline prepustilo naravnemu poteku. Glede na to, kar sem namignil zgoraj, tudi če bi nudenje prve pomoči povzročilo resnično ločeno poškodbo, bi razlogovanje, predlagano v teh sklepnih predlogih, veljalo vseeno *mutatis mutandis*.

<sup>90</sup> V številnih jurisdikcijah je priznано, da imajo prevozniki dolžnost skrbnega ravnanja do potnikov. Zlasti v avstrijskem pravu, ki se uporablja za zadevno pogodbo o prevozu (glej opombo 69), sklenitev take pogodbe o prevozu povzroči obveznost prevoznika, da zagotovi varnost potnika (glej moje sklepe predloge v zadevi Austrian Airlines (Razbremenitev odgovornosti letalskega prevoznika), opomba 5).

standardov,<sup>91</sup> (ii) da posadka tega ni storila in da (iii) bi lahko, če bi to storila, omilila opekline DB, bi bilo verjetno mogoče šteti, da če ne bi bilo te opustitve, te poškodbe ne bi bile utrpljene v obliki, v kateri so nazadnje bile – se ne bi „poslabšale“ tako, kot zatrjuje DB. A ta preudarek je brezpredmeten. Kot je navedeno v točki 67 zgoraj, za to, da se prestane prvi preizkus, zadostuje, da je „nesreča“ *eden* od dejavnikov, ki so prispevali k nastanku zadevne poškodbe: vendar ni nujno edini temelj.

77. Tudi drugi preizkus je v obravnavanem primeru očitno prestan kljub prizadevanjem osebe DB, da bi prepričala Sodišče v nasprotno. Tožeča stranka v bistvu trdi, da ni mogoče šteti, da je „nenamerni“ padec vrča kave „adekvatno“ ali „neposredno“ povzročil zatrjevane poškodbe, torej „poslabšanje“ njenih opeklin, ker ni šlo za „predvidljive“ posledice te „nesreče“. Po mnenju osebe DB je do tega poslabšanja prišlo le zaradi „nenavadne“ verige dogodkov. Ko se oseba opeče na krovu letala, naj bi „navadno“ prejela zadostno in ustrezno prvo pomoč, ki prepreči, da bi bile njene rane še hujše. To, da posadka tega v tem primeru ni storila, naj bi bilo neobičajno in naj bi delovalo kot „nadomestni vzrok“, ki prekine „verigo“, ki vodi nazaj k začetni „nesreči“.

78. Vendar ta trditev ne vzdrži skrbne preučitve. Na prvem mestu, ponovno, tudi če bi bilo treba prvotne opekline osebe DB ločiti od njihovega „poslabšanja“, bi bilo poslabšanje očitno predvidljiva posledica poparitve, glede na to, da bi do tega poslabšanja prišlo – oziroma je tu verjetno do tega prišlo – zaradi „naravnega“ razvoja ran. Drugače povedano, kot navaja nemška vlada, je bilo tveganje „poslabšanja“ opeklin že neločljivo povezano z „nenamernim“ padcem vrča. Namen prve pomoči, ki jo je nudila posadka, je bil ravno preprečiti uresničitev tega tveganja. Tako naj bi obstajala jasna in tesna „vzrok in posledica“ med poškodbami osebe DB – ponovno, tudi če bi jih bilo mogoče ali bi jih bilo treba ločevati – in upoštevno „nesrečo“.

79. V zvezi s tem si je treba predstavljati primer, ki se ne dogaja pri prevozu potnikov, ampak je po mojem mnenju precej ponazorilen. Oseba iz malomarnosti spusti prižgano svečo na zaveso v sosedovi hiši. Pride do požara. Gasilci, ki so jih poklicali k posredovanju, pri gašenju posredujejo malomarno, nimajo potrebne opreme in se s plameni ne spopadajo ustrezno. Na koncu hiša pogori. Če bi se sledilo razlogovanju osebe DB, bi se to štelo za neverjetno posledico tega, da je nekemu padla sveča iz rok, ker – če bi gasilci izpolnili svojo dolžnost skrbnega ravnanja in bi uspeli pogasiti ogenj, bi bilo škode na hiši manj. Logična zmota je očitna. Jasno je, da je bilo mogoče predvideti, da če nekemu pade sveča na zaveso, lahko to nazadnje povzroči, da hiša pogori. Drugače povedano, ta končni izid je bil očitno „znotraj tveganja“, ki je neločljivo povezan s tem dejanjem.

80. Na drugem mestu, v nasprotju s tem, kar trdi DB, je v obravnavanem primeru, čeprav bi bilo odziv posadke na padec vrča, če bi se dokazalo, da je bil nezadovoljiv, zagotovo, kot sem že navedel, mogoče šteti za še en vzrok „poslabšanja“ njenih poškodb, pa nikakor ne bi mogel „prekiniti verige“, ki vodi nazaj k sprožilni „nesreči“. Kot je razvidno iz točk 73 in 74 zgoraj, bi bilo tako le, če bi bilo ravnanje posadke še *posebno* nenavadno ali *povsem* izredno, tako da bi se to ravnanje – in nazadnje utrpljene poškodbe – hipotetični priči, gledano za nazaj, zdelo

<sup>91</sup> V Evropski uniji so sektorski standardi določeni v Uredbi Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 348), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1899/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 (UL, 2006, L 377, str. 1), Priloga III. Glej zlasti OPS 1.745 (obveznost opremljenosti s kompleti za prvo pomoč, ki so takoj dostopni za uporabo); OPS 1.755 (obveznost opremljenosti s kompletom za nujno medicinsko pomoč); OPS 1.760 (obveznost opremljenosti z zalogo kisika za prvo pomoč); OPS 1.1005 in OPS 1.1010 (obveznost začetnega in nadaljnjega varnostnega usposabljanja predvsem v zvezi s vsebino in uporabo kompletov za prvo pomoč, kisika za prvo pomoč, kompletov za nujno medicinsko pomoč).

*neverjetno*.<sup>92</sup> Šele takrat bi bilo z vidika pravil nerazumno, če bi se te poškodbe pripisale tej „nesreči“. To je visoko merilo, ki se enostavno ne doseže v primeru, kakršen je v postopku v glavni stvari.

81. Kot namreč pronicljivo ugotavljajo družba Austrian Airlines, nemška vlada in Komisija, bi se to, da stevardesa, ki ima morda le omejeno medicinsko usposobljenost in ki se mora posvetiti še drugim obveznostim in potnikom, v potencialno stresnih posledicah „nesreče“ ne uspe nuditi potrebne zdravstvene oskrbe in pozornosti poškodovanemu potniku, taki priči le težko zdelo, gledano za nazaj, neverjetno.<sup>93</sup> Ni tako „nenavadno“ ali „izredno“. Čisto mogoče bi se lahko zgodilo, saj ljudje glede na izkušnje redno delajo napake v takih okoliščinah. Prav tako bi bilo težko šteti kot tako to, da se pred letom iz malomarnosti ne napolni komplet za nujno pomoč.<sup>94</sup>

82. Podoben primer bi bil, če bi osebo zbil avto, ki ga je druga oseba malomarno vozila, česar posledica bi bila zlomljena roka, za katero bi bila potrebna operacija. Med operacijo kirurg ne bi ravnal z zadostno skrbnostjo in pozornostjo ter ne bi uspel omiliti poškodbe oziroma bi jo poslabšal ali pa bi celo povzročil novo poškodbo. V pravu držav pogodbenic take zdravniške napake običajno ne „prekinejo verige“, ki vodi nazaj k prvotni malomarnosti voznika, saj niso posebej „nenavadne“ ali zelo „izredne“ do te mere, da bi se zdele, gledano za nazaj, nepredvidljive ali neverjetne, ker se na žalost pogosto dogajajo.<sup>95</sup>

83. Menim, da je ta razlaga zahteve po vzročnosti iz člena 17(1) Montrealske konvencije v primeru, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, popolnoma v skladu s *sistemom, namenom in ciljem* te konvencije.

84. Prvič, v ureditvi odgovornosti, ki jo Montrealska konvencija določa za „telesno poškodbo“ potnika, *naj bi* vprašanje, ali je osebje prevoznika v primeru „nesreče“ sprejelo potrebne ukrepe za preprečitev poškodbe, igralo vlogo samo *v fazi obrambe* na podlagi člena 21(2)(a) te

<sup>92</sup> Po analogiji se v nacionalnem pravu držav pogodbenic, če ravnanje tretje osebe poseže vmes med začetna nedopustna ravnanja tožene stranke in poškodbo, ki jo je nazadnje utrpel oškodovanec, to ravnanje šteje za „nadomestni vzrok“ le, če bi bilo to ravnanje, gledano za nazaj, *nepredvidljivo* ali *neverjetno*. Če ni tako, ne prekine „verige vzrokov“, ki so pripeljali do dejanj tožene stranke. Klasičen primer je oseba, ki na šolskem dvorišču iz malomarnosti pusti nabito pištolo, ki jo otrok nato pobere in jo sproži ter ustrelji proti svojemu prijatelju. V takem položaju ravnanje otroka ne prekine „verige vzrokov“, ki vodijo do malomarnosti prve osebe. Če namreč nekdo pusti pištolo na šolskem dvorišču, je mogoče očitno in enostavno razumno predvideti, da jo bo otrok pobral in jo uporabil. Glej zlasti Bar, C. in drugi (ur.), op. cit., str. 3571–3572 in 3578–3581.

<sup>93</sup> Da bi se izognilo vsakršni zmedi, želim poudariti, da se vprašanje, ali je bila domnevna opustitev posadke, da nudi ustrezno prvo pomoč, „nepredvidljiva“, da bi se ugotovilo, ali je bilo mogoče za poškodbe osebe DB šteti, da so bile ustrezno „povzročene“ zaradi „nenamerne“ padca vrča kave, bistveno razlikuje od vprašanja, ali je ta opustitev sama po sebi lahko „nesreča“ – torej „nepredviden“ dogodek v skladu z opredelitvijo tega pojma, ki jo je sprejelo Sodišče (glej točko 58) (glej razdelek B.2 teh sklepnih predlogov). Predstavljati si je treba stevarda, ki potniku postreže skodelico vroče kave. Ta skodelica nazadnje zdrsne z zložljive mizice na potnikovem sedežu, zaradi česar se potnik popari. Po eni strani je v smislu vzročnosti to „predvidljiv“ potek dogodkov. Razumni opazovalec bi lahko pričakoval, da se bo zgodil. Tveganja, da pride do opeklin, so neločljivo povezana s strežbo vročih pijač. Če se upoštevajo običajne okoliščine, kot je premikanje letala, je verjetno, da skodelica pade z mizice, in se to dejansko tudi dogaja. Zato se kavne skodelice včasih strežejo s pokrovčkom. Po drugi strani, se padec skodelice, ko se dejansko zgodi, lahko še vedno šteje za „nepredviden dogodek“ in torej za „nesrečo“, saj poškodovani potnik (razen če ni vseveden) ni vedel, preden se je zgodilo, da se bo to zgodilo ravno tisti trenutek. Skratka, številne „nesreče“, čeprav „nepredvidene“, so bile „predvidljive“.

<sup>94</sup> Nasprotno pa, kot poudarja nemška vlada v svojem stališču, če bi po padcu vrča kave stevardesa, ki je oskrbela poškodbe osebe DB, iz nepojasnjenega razloga imela napad besa in bi potnika namenoma pretepla, bi se to ravnanje nedvomno zdelo, gledano za nazaj, *nepredvidljivo/neverjetno*.

<sup>95</sup> V tem primeru bi bil voznik lahko odgovoren za vse poškodbe (glej zlasti Cour de cassation (kasacijsko sodišče, Francija), 27. januar 2000, št. 97–20.889), ne glede na to, da bi oškodovanec lahko prav tako potencialno vložil tožbo proti zdravniku, a *le* v zvezi z drugo poškodbo. Za primerjalno analizo prava držav članic glede tega vprašanja glej zlasti Von Bar, C. in drugi (ur.), op. cit., str. od 3574 do 3585.

konvencije, da se omeji odgovornost prevoznika na podlagi člena 17(1).<sup>96</sup> Zato se ta vidik po vsej logiki ne bi smel predhodno upoštevati pri presoji vprašanja, ali je mogoče šteti, da je ta „nesreča“ „povzročila“ to poškodbo, in torej ali je zadevni zahtevek urejen z zadnjenavedeno določbo.

85. Drugič, ta razlaga prispeva k „pravičnemu ravnotežju interesov“ med potniki in prevozniki, za katero so si prizadevali avtorji Montrealske konvencije. Zagotavlja, da lahko tožeča stranka, kadar je bil odškodninski zahtevek vložen na podlagi člena 17(1) navedene konvencije v zastaralnem roku dveh let, ki je v njem določen, na podlagi te določbe prejme odškodnino *za vse* škodljive posledice, ki „neposredno“ izhajajo iz zadevne „nesreče“, tudi tiste, ki so lahko deloma nastale zaradi poznejšega nujenja neustrezne ali nezadostne prve pomoči.<sup>97</sup> Hkrati naj taka odgovornost ne bi bila pretirana, ampak precej utemeljena in razumna, glede na pomembnost „nesreče“, o kateri je govora.<sup>98</sup>

86. Tretjič, tako kot predložitveno sodišče in Komisija menim, da ista razlaga prispeva tudi k enotni uporabi Montrealske konvencije. V zvezi s tem, kot sem navedel v prvem delu analize, ta instrument določa obvezno ureditev odgovornosti. Kot je bilo navedeno v točki 68 zgoraj, je torej treba to, ali je zahtevek urejen s členom 17(1) te konvencije, ugotavljati objektivno glede na obstoječa dejstva, in ne glede na to, kako je zahtevek uveljavljala tožeča stranka. Moja razlaga zagotavlja prav to, da dober odvetnik, kadar se zahtevek nanaša na poškodbe, ki so objektivno in tesno povezane z „nesrečo“, ne bo mogel zaobiti Konvencije in zlasti ne dvoletnega zastaralnega roka za vložitev tožbe, tako da bi spretno ločil, kot je poskušala storiti DB,<sup>99</sup> te poškodbe od tega dogodka.<sup>100</sup>

<sup>96</sup> V skladu s to določbo „[p]revoznik ni odgovoren za škodo, ki izhaja iz prvega odstavka 17. člena, ki za vsakega potnika presega 100.000 posebnih pravic črpanja, če dokaže, da [...] taka škoda ni bila posledica malomarnosti [...] njegovih uslužbencev ali zastopnikov“. Vprašanje, ali je osebje prevoznikov po tem, ko je prišlo do „nesreče“, ravnalo v skladu z dolžnostjo skrbnega ravnanja in s sektorskimi standardi, se namreč običajno presoja na podlagi te določbe. Glej na primer United States District Court (okrožno sodišče Združenih držav), južno okrožje Floride, 10. marec 2018, *Quevedo proti Iberia Lineas aereas de España, Sociedad Anónima Operadora Co.*, 2018 WL 776754.

<sup>97</sup> Konkretno to pomeni, da bi na primer oseba DB, če bi zahtevek vložila v zastaralnem roku, določenem v Montrealski konvenciji, lahko dobila odškodnino na podlagi člena 17(1) te konvencije za *celoten obseg* njenih poškodb, saj so bile tudi zatrjevane ločene posledice prve pomoči „adekvatno“ ali „neposredno“, povezane z „nenamernim“ padcem vrča kave. Nasprotno, nasprotna razlaga bi bila za potnike bolj obremenjujoča. Pomenilo bi, da bi se moral potnik za to, da bi prejel popolno nadomestilo v podobnem primeru, sklicevati na – in dokazati – ne le enega, ampak *dva* tožbena temelja. Namesto, da bi morala oseba zgolj izkazati, da se je vroča pijača polila, bi morala tudi dokazati, da je bil odziv osebja malomaren – kar je naloga, ki ni vedno lahka, kot je pojasnjeno v točki 95 spodaj.

<sup>98</sup> To se zdi še toliko bolj razumno, ker je nezadostno prvo pomoč nudilo prevoznikovo osebje. Ob tem bi moral prevoznik, tudi če bi prvo pomoč nudila, na primer, medicinska sestra, ki bi bila slučajno na letalu, še vedno odgovarjati v skladu s členom 17(1) za celotno potnikovo poškodbo, saj je mogoče šteti – kot sem prikazal v teh sklepnih predlogih – da je „nesreča“ „povzročila“ celotno poškodbo v smislu te določbe. Res je, da bi lahko v tem primeru potnik tožil tudi medicinsko sestro, saj je njeno ravnanje prav tako povzročilo poškodbo. Vendar bi šlo v tem primeru za vprašanje nacionalnega prava, ker Montrealska konvencija ureja samo odškodninske zahtevke proti letalskim prevoznikom.

<sup>99</sup> Take igre odvetnika namreč postanejo očitne v obravnavanem primeru zaradi dejstva, da je DB očitno spremenila podrobnosti svojih tožbenih zahtevkov med prvo in poznejšo stopnjo postopka, morda zato da bi se izognila konvenciji (glej točki 11 in 14 zgoraj).

<sup>100</sup> Za zelo podobno zadevo glej United States Court of Appeals (pritožbeno sodišče Združenih držav), drugo okrožje, 5. januar 1998, *Fisman by Fisman proti Delta Air Lines, Inc.*, 132 F.3d 138. V tej zadevi se je otrok poparil med letom, ker je steward ponesreči polil po njem vrelo vodo. V tem primeru je očitno šlo za „nesrečo“ v smislu člena 17 (takrat še) Varšavske konvencije. Potnica in njena mati sta proti prevozniku vložili tožbo za odgovornost za škodo, povzročeno iz malomarnosti, vendar sta to storili več kot dve leti po dogodku. Da bi se izognili ugotovitvi, da je odgovornost na podlagi te konvencije izključena, tožeči stranki, tako kot DB v postopku v glavni stvari, kot „vzroka“ poškodbe nista navedli same „nesreče“, temveč domnevno malomarno zavrnitev posadke, da nudi prvo pomoč po nesreči. Nacionalno sodišče je ta argument zavrnilo, pri tem pa pripomnilo, da je „podlaga za zahtevek [...] to, da je [otroka] poparilo [...] Vzroka tega, ‚nesreče‘, ni mogoče umetno ločiti od njenih posledic, [...] zato da bi se izognilo Varšavski konvenciji“.

2. Vprašanje, ali lahko že to, da posadka ni nudila ustrezne in zadostne prve pomoči, pomeni „nesrečo“

87. Družba Austrian Airlines je v svojem stališču trdila, da tudi če padca vrča kave pravno gledano ni mogoče obravnavati kot „vzroka“ poškodb, ki jih zatrjuje DB, to ni pomembno. Po mnenju prevoznika namreč sam dejavnik, ki ga je tožeča stranka predstavila kot resnični „vzrok“ teh poškodb, in sicer prva pomoč, ki jo je nudilo kabinsko osebje, šteje za „nesrečo“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije. Tako naj bi zahtevek osebe DB, celo v okviru ozkega razumevanja izključnosti tega instrumenta,<sup>101</sup> vsekakor spadal na področje uporabe tega instrumenta in naj ga zaradi zastaranja ne bi bilo mogoče uveljavljati.

88. To vprašanje se bistveno razlikuje od vprašanja, ki ga je postavilo predložitveno sodišče. Ne gre več za vzročno zvezo *per se*, ampak za pravno opredelitev zadevnega ravnanja posadke. Poleg tega se pred Sodiščem to vprašanje ni vsebinsko obravnavalo. DB in družba Austrian Airlines sta se ga v svojih stališčih zgolj površno dotaknili. Kot bom pojasnil v naslednji točki, ga v tej zadevi predvsem ni treba obravnavati. Iz vseh teh razlogov spoštljivo priporočam Sodišču, naj se ne spusti v to razpravo. Če bi Sodišče to vseeno storilo, ga bom na kratko in podredno obravnaval.

89. Na splošno, kadar se, kot v postopku v glavni stvari, „nesreča“ zgodi med mednarodnim letom, kot je nenamerni padec vrča vrele kave na potnika, ki povzroči telesne poškodbe, se ni treba spraševati, ali je mogoče tudi to, da posadka pozneje ni nudila ustrezne prve pomoči v zvezi z ranami, opredeliti kot nesrečo. Kot je bilo pojasnjeno v prejšnjem razdelku, dejstvo, da je začetna „nesreča“ „adekvatno“ ali „neposredno“ prispevala k tem poškodbam, zadostuje v smislu člena 17(1) – bodisi da se prevozniku naloži, naj oškodovancu plača odškodnino, bodisi – tako kot v postopku v glavni stvari – da zavrne zahtevek oškodovanca, saj ga na podlagi Konvencije ni mogoče uveljavljati. Nadaljnje preučevanje „verige vzrokov“, ki je pripeljala do poškodb, da bi se našlo (še) drugo/e „nesrečo/e“, bi bilo odveč.<sup>102</sup>

90. To vprašanje postane upošteveno le v primerih – ki se razlikujejo od primera v postopku v glavni stvari – v katerih so potniki med mednarodnim letom imeli zdravstvene težave, kot je možganska kap ali srčni infarkt, ki jih ni povzročil noben neobičajen dogodek med tem letom, temveč so bile posledica prejšnjega zdravstvenega stanja, ki se je naključno pokazalo na letalu. Te zdravstvene težave se namreč splošno ne štejejo za „nesreče“ na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije, saj z vidika zadevnih potnikov niso povzročene od „zunaj“,<sup>103</sup> ampak gre dejansko za povsem „notranji“ dogodek v potniku.<sup>104</sup> V tem okviru so potniki ali letalski prevozniki, odvisno od primera,<sup>105</sup> trdili, da bi to, da se posadka ni ustrezno odzvala na zadevno zdravstveno težavo – ker jo je ignorirala ali ni nudila zadostne prve pomoči oziroma ni imela na letalu zahtevane opreme za

<sup>101</sup> Naj spomnim, da če bi se sprejela „široka“ razlaga izključnosti konvencije, zahtevka osebe DB ne bi bilo mogoče uveljavljati že zato, ker se nanaša na poškodbo, nastalo na letalu, ne glede na to, ali jo je povzročila „nesreča“ v smislu člena 17(1).

<sup>102</sup> Zlasti priznanje, da ni le ena, temveč da sta dve „nesreči“ povzročili potnikovo poškodbo, ne bi vplivalo na višino odškodnine, ki bi jo potnik dobil na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije. Namen take odškodnine je namreč povrniti nastalo škodo. Njena višina je tako odvisna od obsega te škode in ne od števila „nesreč“, ki so k njej prispevale.

<sup>103</sup> Upošteveno merilo, vsaj pri opredelitvi pojma „nesreča“, je določeno v sodbi Air France proti Saksu (glej točko 58 zgoraj).

<sup>104</sup> Glej zlasti United States Court of Appeals (pritožbeno sodišče Združenih držav), enajsto okrožje, Krys proti Lufthansa Germany Airlines, 25. avgust 1997, 119 F.3d 1515.

<sup>105</sup> Pred sodbama Sidhu in Tseng, ko se je sprejel ozek pogled na izključnost Varšavske/Montrealske konvencije, je bilo v interesu tožečih strank, da se v takih okoliščinah sklicujejo na neobstoje „nesreče“: ta ugotovitev je pomenila, da se je štelo, da se konvencija ne uporabi, zaradi česar so bile mogoče tožbe v skladu z nacionalnim pravom, ki je bilo pogosto zanje ugodnejše. Nasprotno pa je bilo v interesu letalskih prevoznikov, da so trdili, da se je zgodila „nesreča“, saj so s tem lahko dosegli, da se je zadeva ponovno obravnavala z izključnega vidika te konvencije. Po sodbah Sidhu in Tseng, ko je širok pogled na izključnost postal standard, je bilo tudi v interesu potnika, da trdi, da je prišlo do „nesreče“ – saj je le na ta način prišel do odškodnine. V interesu letalskih prevoznikov pa je bilo, da trdijo, da „nesreče“ ni bilo: taka ugotovitev bi jih varovala pred vsakršno odgovornostjo.

to, ker se je napačno odločila, da ne bo preusmerila letala na bližnje letališče za takojšnje zdravljenje in tako naprej – lahko pomenilo tako „nesrečo“, ki je prispevala k eventualni smrti ali telesni poškodbi zadevnega potnika.

91. O tem konkretnem vprašanju obstajajo številne odločitve, predvsem sodišč Združenih držav. Vendar ta sodna praksa ni popolnoma ustaljena. DB in družba Austrian Airlines sta namreč predložili odločitve v podporo njunih nasprotnih stališč.

92. V prvem sklopu odločitev, ki ga je DB predstavila kot „večinsko stališče“, so ta sodišča zavrnila argument, da bi lahko to, da osebje ni zagotovilo ustrezne zdravstvene oskrbe, oziroma to, da ni imelo ustrezne medicinske opreme na letalu, oziroma da ni preusmerilo letala na bližnje letališče, pomenilo „nesreče“ v smislu člena 17(1).<sup>106</sup>

93. Vendar je v drugem sklopu odločitev, ki ga je družba Austrian Airlines predstavila kot „resnično“ večinsko stališče in se začne s ključno sodbo United States Supreme Court (vrhovno sodišče Združenih držav) v zadevi Husain,<sup>107</sup> nasprotno navedeno, da je odziv posadke na zdravstveno težavo potnika v nekaterih primerih mogoče opredeliti kot tako „nesrečo“. Tako je, kadar se osebje prevoznikov od sektorskih standardov in/ali politike in postopkov letalske družbe, ki jim nalagajo, da v teh okoliščinah ravnajo na določen način, na primer tako, da zagotovijo kisik v primeru srčnega infarkta, oddalji v tako pomembnem obsegu, da je njegov odziv mogoče šteti za „neobičajen“ in/ali „nepričakovan“.<sup>108</sup>

94. Kot sem navedel zgoraj, menim, da Sodišče ne bi smelo zavzeti stališča o tem vprašanju v tej zadevi, zlasti ker je, naj ponovim, nepomembno za zadevo v postopku v glavni stvari. Vendar če bi vseeno to storilo, priporočam določeno stopnjo previdnosti. Razlogovanje United States Supreme Court (vrhovno sodišče Združenih držav) v zgoraj navedeni zadevi Husain po mojem mnenju precej občutno razširi pojem „nesreča“. Že to, da bi bilo samo ravnanje posadke mogoče šteti za „dogodek“, povzroči določene pojmovne težave.<sup>109</sup> Vendar je najspornejši vidik te razlage osnovna zamisel, da je „neobičajna ali nepričakovana“ (ali „nepredvidena“) narava takega „dogodka“ odvisna od vprašanja, ali se je posadka oddaljila od ravnanja, ki ga nalaga zakon, ali je torej bila *malomarna*.

95. Ta pristop lahko namreč preučitev tega, ali se je zgodila „nesreča“, kar bi moralo biti precej preprosto, spremeni v dolgotrajen spor, ki zahteva kompleksno presojo dejstev in prava. V zvezi s tem, čeprav je v številnih jurisdikcijah priznано, da imajo prevozniki dolžnost skrbnega ravnanja do potnikov, in čeprav obstajajo sektorski standardi glede zdravstvenih težav,<sup>110</sup> je pogosto vprašljivo, kaj natančno je potrebno v določeni situaciji, razen v redkih očitnih primerih,

<sup>106</sup> Glej zlasti United States Court of Appeals (pritožbeno sodišče Združenih držav), tretje okrožje, 19. julij 1984, Stanley Abramson proti Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130; United States District Court (okrožno sodišče Združenih držav), južno okrožje New Yorka, 22. februar 1996, Tandon proti United Air Lines, 926 F.Supp. 366, in United States Court of Appeals (pritožbeno sodišče Združenih držav), enajsto okrožje, 25. avgust 1997, Krys proti Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

<sup>107</sup> V zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, je bil potniku napačno odrejen sedež v delu letala, namenjenem kadilcem, čeprav je trpel za astmo, zaradi katere je bil zelo občutljiv na cigaretni dim. Žena potnika je večkrat prosila stewardese, naj njenega moža premesti v drugi del letala, kar je ta zavrnila. Ko se je med letom čedalje več kadilo, se je počutil slabo, nato mu je zdravnik, ki je z njim potoval, nudil zdravniško pomoč, vendar je pozneje umrl. Supreme Court (vrhovno sodišče) je razsodilo, da se zavrnitev stewardese, da premesti potnika, opredeli za „nesrečo“, saj je šlo za „dogodek“, ki je očitno „zunaj“ potnika ter je tudi „nepredviden in neobičajen“, saj odstopa od sektorskih standardov in politike letalske družbe.

<sup>108</sup> Glej na primer United States District Court (okrožno sodišče Združenih držav), južno okrožje Indiane, oddelek Indianapolis, 10. oktober 2007, Watts proti American Airlines, Inc., 2007 WL 3019344.

<sup>109</sup> Čisto mogoče bi bilo šteti, da samih dejanj ali opustitev posadke ni mogoče opredeliti kot „nesreče“, saj strogo gledano niso „dogodki“, čeprav lahko povzročijo take nenamerne dogodke. Tako v obravnavanem primeru „nesreča“ ni to, da steward ni skrbno vodil vozička, na katerem je bil vrč kave: nesreča je posledični padec tega vrča.

<sup>110</sup> Glej opombi 90 in 91 zgoraj.

kot je zadeva Husain.<sup>111</sup> Naj predvsem spomnim, da je pojem „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije objektivni pojem. Malomarnost prevoznika običajno ni upoštevna pri ugotavljanju, ali je neki dogodek mogoče šteti za „nesrečo“. <sup>112</sup> Kot je navedeno v točki 84 zgoraj, bi morala igrati vlogo le v fazi obrambe na podlagi člena 21(2) te konvencije. V zvezi s tem bi bilo mogoče zadevo Husain kritizirati, da je fokus ugotavljanja, ali gre za „nesrečo“, preusmerila z narave dogodka, ki je povzročil škodo, na domnevno opustitev letalskega prevoznika, da jo prepreči.

96. Glede na to in glede na vse, kar je bilo obravnavano, menim, da bi Sodišče pri razlagi pojma „nesreča“ v takih primerih – <sup>113</sup> in še en razlog, zakaj bi morale pridržati odločitev o tem vprašanju za drugo zadevo – morale voditi stališče, ki ga bo nekega dne zavzelo glede obsega izključnosti Montrealske konvencije.

97. Po eni strani, če bi Sodišče sprejelo širok pogled na to izključnost, bi morale presoditi, da je to, da se posadka ni ustrezno odzvala na potnikovo zdravstveno težavo, „nesreča“ kljub pojmovnim težavam, ki jih povzročata ta razlaga. Nasprotno bi namreč oškodovane potnike prikrajšalo za vsa pravna sredstva – saj ne bi bilo mogoče vložiti nobene tožbe v skladu s členom 17(1), tožbe za odgovornost za škodo, povzročeno iz malomarnosti, v skladu z nacionalnim pravom pa bi bile izključene zaradi Konvencije – ker so utrpeli poškodbo, ki jo je delno povzročilo prevoznikovo osebje s svojim ravnanjem. Tak rezultat bi težko odražal „pravično ravnatežje interesov“ med letalskimi prevozniki in potniki. Poleg tega tudi ne bi bilo več resne spodbude za letalske družbe, da spoštujejo dolžnost skrbnega ravnanja in upoštevne sektorske standarde, ker v primeru kršitve ne bi odškodninsko odgovarjale oškodovancem.

98. Sodbo Husain bi bilo namreč treba pogledati predvsem s tega vidika. Ta sodba je bila razglašena, potem ko je isto Supreme Court (vrhovno sodišče) v sodbi Tseng razsodilo, da ima potnik bodisi pravno sredstvo na podlagi Montrealske konvencije bodisi ga sploh nima. To sodišče je s tem, da je primere malomarnega odziva posadke na zdravstvene težave vključilo v pojem „nesreča“, zagotovilo, da lahko osebe, ki so bile oškodovane zaradi takega ravnanja, dobijo odškodnino. <sup>114</sup>

99. Po drugi strani, če bi Sodišče sprejelo ozek pogled na obseg izključnosti Montrealske konvencije, predlagam, naj se ohrani „tradicionalna“ razlaga pojma „nesreča“, uporabljenega v členu 17(1). Potem bi ugotovitev, da nepazljivosti posadke, ko pomaga bolnim potnikom, ni

<sup>111</sup> Na primer, v obravnavanem primeru se namreč zdi, da je ta točka med strankama v postopku v glavni stvari zelo sporna (glej opombo 8 zgoraj). Zlasti bi bil lahko ustrezen odziv na opeklino osebe DB odvisen od tega, kako hude so izgledale na kraju samem, kar bi lahko bilo vprašljivo. Glej tudi zlasti United States District Court (okrožno sodišče Združenih držav), južno okrožje Floride, z dne 15. junija 2011, Cardoza proti Spirit Airlines, Inc., 2011 WL 2447523. V tej zadevi je bilo vprašanje, ali je bila odločitev pilota, da ne bo preusmeril leta na bližnje letališče glede na zdravstvene težave potnika, v obravnavanem primeru ustrezna in kot taka „običajna“ in „pričakovana“ v smislu člena 17(1), predmet dolgotrajne razprave med strankami, ki so vključevale argumente o vprašanih, ki so se močno dotikala dejstev, kot so (i) dejanska resnost potnikovega zdravstvenega stanja in ali je bil pilot dejansko obveščen o tem in v kolikšnem obsegu, (ii) kaj sektorski standardi in postopki dejansko zahtevajo in (iii) kaj je pilot dejansko storil.

<sup>112</sup> Glej zlasti sodbo z dne 2. junija 2022, Austrian Airlines (Razbremenitev odgovornosti letalskega prevoznika) (C-589/20, EU:C:2022:424, točki 22 in 23).

<sup>113</sup> Zaradi jasnosti ponavljam, da je ta razprava upoštevna le za primere, v katerih je bila zdravstvena težava potnika posledica zgolj predhodne bolezni, ki se je pokazala med mednarodnim letom. Če pa je ta težava, kot v obravnavanem primeru, posledica „nesreče“, zahtevke že iz tega razloga ureja člen 17(1) Montrealske konvencije, prevoznik pa je na podlagi tega odškodninsko odgovoren (glej točki 89 in 90 zgoraj).

<sup>114</sup> O zadevah, omenjenih v opombi 106, pa je bilo odločeno pred sodbo Tseng. Tam so ugotovitve, da ne gre za „nesrečo“, prav tako pomenile, da je bilo mogoče v skladu z nacionalnim pravom vložiti tožbe za odgovornost za škodo, povzročeno iz malomarnosti, ki so bile pogosto uspešne. V zadevah, o katerih je bilo odločeno po sodbi Tseng, je bila tožeča stranka zaradi iste ugotovitve prikrajšana za vsa pravna sredstva (glej zlasti United States District Court (okrožno sodišče Združenih držav, vzhodno okrožje New Yorka, 13. marec 2000, Rajcoar proti Air India Ltd., 89 F.Supp. 2d 324). Sodbo Husain je mogoče šteti za odgovor na ta nezadovoljiv položaj.

mogoče opredeliti kot „nesrečo“, zagotovo izključila pravno sredstvo na podlagi tega instrumenta. A bi hkrati odprla pot za tožbe za odgovornost za škodo, povzročeno iz malomarnosti, po nacionalnem pravu. Ti primeri torej ne bi ostali nenaslovljeni.

## V. Predlog

100. Glede na vse navedeno Sodišču predlagam, naj na vprašanji za predhodno odločanje, ki ju je postavilo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija), odgovori:

1. Člen 29 Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu in jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 [v nadaljevanju: Montrealska konvencija],

je treba razlagati tako, da

je zahtevek zoper letalskega prevoznika, ne glede na način uveljavljanja, ki je objektivno povezan s telesnimi poškodbami potnika na mednarodnem letu, ki spada na splošno področje uporabe te konvencije, zaradi nesreče na letalu v smislu člena 17(1) te konvencije urejen izključno s tem instrumentom. Zato za tak zahtevek nujno veljajo pogoji in omejitve odgovornosti, ki so v njem določeni, vključno z zastaralnim rokom dveh let iz člena 35(1) navedene konvencije. Ta odgovor ne vpliva na vprašanje, ali so druge vrste poškodb, ki jih utrpijo potniki, prav tako izključno urejene z isto konvencijo ali ne.

2. Člen 17(1) Montrealske konvencije

je treba razlagati tako, da

je treba v smislu člena 17(1) te konvencije šteti, da je „nesreča“ „povzročila“ telesne poškodbe potnika, kadar, (i) če ne bi bilo tega dogodka, teh poškodb ne bi bilo in (ii) so bile poškodbe predvidljiva posledica dogodka ne glede na to, da je lahko drugi dejavnik, kot je to, da je kabinsko osebje neustrezno nudilo prvo pomoč, prav tako prispeval k zadevnim poškodbam.