



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 19. decembra 2019*

„Predhodno odločanje – Letalski prevoz – Montrealska konvencija – Člen 17(1) –
Odgovornost letalskih prevoznikov v primeru nesreče – Pojem ‚nesreča‘ – Letalo med letom –
Prevrnitev lončka s kavo, ki je bil postavljen na mizico sedeža – Telesne poškodbe, ki jih je
utrpel potnik“

V zadevi C-532/18,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo
Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija) z odločbo z dne 26. junija 2018, ki je prispela na
Sodišče 14. avgusta 2018, v postopku

GN, ki jo zastopa zakoniti zastopnik **HM**,

proti

ZU, kot stečajnemu upravitelju družbe Niki Luftfahrt GmbH,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi M. Vilaras, predsednik senata, S. Rodin, D. Šváby, sodnika, K. Jürimäe, sodnica, in N. Piçarra
(poročevalec), sodnik,

generalni pravobranilec: H. Saugmandsgaard Øe,

sodna tajnica: M. Krausenböck, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 19. junija 2019,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za GN, ki jo kot zakoniti zastopnik zastopa HM, G. Rößler, Rechtsanwalt,
- za ZU, kot stečajnega upravitelja družbe Niki Luftfahrt GmbH, U. Reisch, Rechtsanwältin,
- za francosko vlado A.-L. Desjonquères in I. Cohen, agentki,
- za poljsko vlado B. Majczyna, agent,
- za Evropsko komisijo G. Braun in N. Yerrell, agenta,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 26. septembra 2019

* Jezik postopka: nemščina.

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 17(1) 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 z dne 5. aprila 2001 (2001/539/ES) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491) (v nadaljevanju: Montrealska konvencija) in je za Evropsko unijo začela veljati 28. junija 2004.
- 2 Predlog je bil vložen v okviru spora med osebo GN, ki jo zastopa zakoniti zastopnik HM, njen oče, in ZU kot stečajni upravitelj družbe Niki Luftfahrt GmbH, ki je letalski prevoznik, zaradi odškodninskega zahtevka, ki ga je prva od teh strank vložila zaradi opeklin, ki jih je utrpela med letom, ki ga je opravljala druga od teh strank.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

- 3 Iz tretje uvodne izjave preambule Montrealske konvencije je razvidno, da države pogodbenice „[priznavajo] pomen [...] zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje“.
- 4 V peti uvodni izjavi te preambule je navedeno:
„[...] skupna dejavnost držav za nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, [je] najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov.“
- 5 Člen 17(1) Montrealske konvencije določa:
„Prevoznik je odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem.“
- 6 Člen 20 Montrealske konvencije določa:
„Če prevoznik dokaže, da je škodo povzročila ali k njej prispevala malomarnost ali drugo nedopustno dejanje ali opustitev osebe, ki zahteva odškodnino, ali njen pravni predhodnik, je prevoznik v celoti ali delno razbremenjen odgovornosti do vlagatelja zahtevka, če je taka malomarnost ali nedopustno dejanje ali opustitev povzročila škodo ali k njej prispevala. Če zaradi smrti ali poškodbe potnika odškodnino zahteva druga oseba in ne potnik, je prevoznik prav tako v celoti ali delno razbremenjen odgovornosti, če dokaže, da je škodo povzročila ali k njej prispevala malomarnost ali drugo neupravičeno ravnanje ali opustitev dejanja navedenega potnika. Ta člen se uporablja za vse določbe o odgovornosti v tej konvenciji, vključno z odstavkom 1 člena 21.“
- 7 Člen 21 Montrealske konvencije določa:
„1. Prevoznik ne more izključiti ali omejiti svoje odgovornosti za škodo, ki izhaja iz odstavka 1 člena 17 in ne presega 100.000 posebnih pravic črpanja.“

2. Prevoznik ni odgovoren za škodo, ki izhaja iz odstavka 1 člena 17 in za vsakega potnika presega 100.000 posebnih pravic črpanja, če dokaže, da:

- (a) taka škoda ni bila posledica malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve prevoznika, njegovih uslužbencev ali pooblaščenec; ali
- (b) je taka škoda nastala izključno zaradi malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve tretje osebe.“

8 Člen 29 Montrealske konvencije določa:

„Pri prevozu potnikov, prtljage in tovora se lahko vsak zahtevek za odškodnino, ne glede na pravni temelj, ki je lahko ta konvencija, pogodba, nedopustno ravnanje ali drug pravni temelj, vložil le pod pogoji in omejitvami odgovornosti, kakor so določeni v tej konvenciji, brez poseganja v vprašanje, kdo so osebe, ki imajo pravico tožiti, in kakšne so njihove pravice. V takšni tožbi ni mogoče zahtevati kaznovalne, odvrtilne ali druge odškodnine, katere namen ni povračilo škode.“

Pravo Unije

9 Po podpisu Montrealske konvencije je bila Uredba Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489) spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 6, str. 246, v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97).

10 V uvodnih izjavah 7 in 10 Uredbe št. 889/2002 je navedeno:

„(7) Ta uredba in Montrealska konvencija pomenita okrepitev zaščite potnikov in od njih odvisnih oseb ter se ju ne sme razlagati kot zmanjšanje njihove zaščite glede na zakonodajo, ki velja na dan sprejetja te uredbe.

[...]

(10) Primerno je predvideti sistem neomejene odgovornosti v primeru smrti ali poškodbe potnikov v smislu varnega in modernega sistema letalskega prometa.“

11 Člen 2(2) Uredbe št. 2027/97 določa:

„Pojmi iz te uredbe, ki niso opredeljeni v odstavku 1, so enakovredni tistim, ki so uporabljeni v Montrealski konvenciji.“

12 Člen 3(1) te uredbe določa:

„Odgovornost letalskega prevoznika Skupnosti v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na tako odgovornost.“

Dejansko stanje in vprašanje za predhodno odločanje

13 Leta 2015 je tožeča stranka, oseba GN, ki je bila takrat stara 6 let, potovala z letalom skupaj s svojim očetom, osebo HM, zraven katere je sedela. To potovanje med Majorko (Španija) in Dunajem (Avstrija) je opravila družba Niki Luftfahrt.

- 14 Med letom je bil osebi HM postrežen lonček z vročo kavo, ki se je, ko je bil postavljen na mizico pred osebo HM, prevrnil na njeno desno stegno in na prsi osebe GN, ki je zaradi tega utrpela opekline druge stopnje.
- 15 Ni bilo mogoče ugotoviti, ali se je lonček s kavo prevrnil zaradi napake na zlozljivi mizici, na katero je bil postavljen, ali zaradi tresljajev letala.
- 16 Tožeča stranka, ki jo kot zakoniti zastopnik zastopa njen oče, je na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije zoper prevoznika – ki je sedaj v stečajnem postopku – vložila zahtevek za plačilo odškodnine v ocenjeni višini 8500 EUR.
- 17 Tožena stranka navaja, da ni prišlo do nesreče, zaradi česar ta določba ne more biti podlaga za njeno odgovornost. Do tega, da je lonček s kavo zdrsnil in da se je njegova vsebina izlila, naj namreč ne bi prišlo zaradi nenadnega in nepričakovanega dogodka. Po njenem mnenju pojem „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije vsebuje zahtevo, da se uresniči tveganje, ki je tipično za letalski prevoz, kar je pogoj, ki naj v obravnavanem primeru ne bi bil izpolnjen.
- 18 Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) je s sodbo z dne 15. decembra 2015 odškodninskemu zahtevku tožeče stranke ugodilo. To sodišče je menilo, da je škoda, povzročena osebi GN, posledica nesreče, ki jo je povzročil neobičajen dogodek, ki je posledica zunanjega delovanja.
- 19 Navedeno sodišče je presodilo, da se je uresničilo tveganje, ki je tipično za letalski prevoz, ker naj bi se letalo med letom različno nagibalo, zaradi česar bi lahko predmeti, ki so v letalu položeni na vodoravno površino, začeli drseti, ne da bi bil za to potreben poseben manever. Isto sodišče je ugotovilo tudi, da krivda tožene stranke ni podana, ker je postrežba vročih pijač v nosilcih brez pokrova običajna in družbeno sprejemljiva praksa.
- 20 Oberlandesgericht Wien (višje deželno sodišče na Dunaju, Avstrija) je s sodbo z dne 30. avgusta 2016 razveljavilo sodbo, izrečeno na prvi stopnji. Po mnenju tega sodišča so s členom 17 Montrealske konvencije zajete le nesreče, ki jih povzroči tveganje, ki je tipično za letalski prevoz, tega pa v tej zadevi tožeča stranka ni mogla dokazati. V teh okoliščinah naj bi bila odgovornost tožene stranke izključena.
- 21 Tožeča stranka je nato vložila revizijo pri Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija), v kateri je zahtevala, naj se ugotovi odgovornost prevoznika in utemeljenost njenega odškodninskega zahtevka za utrpelo škodo.
- 22 Predložitveno sodišče meni, da je razlaga člena 17(1) Montrealske konvencije sporna glede vprašanja, ali je pojem „nesreča“ v smislu te določbe omejen le na primere, pri katerih se uresniči tveganje, ki je tipično za letalski prevoz. Predložitveno sodišče v zvezi s tem navaja možnost dveh različnih pristopov pri razlagi.
- 23 V skladu s prvim pristopom naj bi pojem „nesreča“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije zajemal samo položaje, v katerih se je uresničilo tveganje, ki je tipično za letalski prevoz. Pri tem pristopu naj bi se zahtevalo, da se uresniči tveganje, ki izhaja iz delovanja, stanja ali uporabe letala ali naprave, ki se uporablja pri vkrcanju ali izkrcanju. Posledica tega bi bila, da nesreče, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, ki nimajo nobene povezave z dejavnostjo letalskega prevoza in do katerih lahko pride v drugih okoliščinah, ne sprožijo odgovornosti prevoznika, kar naj bi bil namen držav pogodbenic Montrealske konvencije. Poleg tega naj bi dokazno breme v tem primeru nosila oseba, ki zatrjuje nastanek škode. V tej zadevi naj bi bilo treba v primeru uporabe takega pristopa zavrnilo tožbo tožeče stranke, ker ni bilo mogoče ugotoviti vzroka za nesrečo.

- 24 Po drugem pristopu naj se za nastanek odgovornosti prevoznika ne bi zahtevala uresničitev tveganja, ki je tipično za letalski prevoz. Ta pristop naj bi temeljil na besedilu člena 17(1) Montrealske konvencije, ki take zahteve ne vsebuje. Poleg tega naj bi priznanje te zahteve odvzelo bistvo ureditvi odgovornosti iz te določbe. Izključene naj bi bile namreč skoraj vse škode, ker naj bi lahko do njih prišlo tudi v drugih življenjskih okoliščinah. Vsekakor pa naj ne bi bilo razloga za strah, da bi ta pristop povzročil neomejeno odgovornost letalskega prevoznika, saj naj bi bil prevoznik v primeru soprispevka oškodovanca v skladu s členom 20 Montrealske konvencije lahko razbremenjen odgovornosti.
- 25 V zvezi s tem predložitveno sodišče pojasnjuje, da del pravne teorije prevrnitev vročih pijač ali jedi na telo potnika opredeljuje kot „nesrečo“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije. V tej zadevi naj bi ta pristop povzročil, da bi se tožena stranka štela za odgovorno.
- 26 Predložitveno sodišče tako kot „vmesno rešitev“ predlaga tudi razlago člena 17(1) Montrealske konvencije, v skladu s katero naj bi odgovornost temeljila zgolj na dejstvu, da je do nesreče prišlo na letalu ali pri uporabi naprav za vkrcanje ali izkrcanje – ne da bi se pri tem zahtevala uresničitev tveganja, ki je tipično za letalski prevoz – za razbremenitev te odgovornosti pa naj bi moral letalski prevoznik dokazati, da ni vzročne zveze z uporabo ali delovanjem letala. V tej zadevi bi bila posledica tega pristopa tudi, da bi se tožena stranka štela za odgovorno, ker vzroka nesreče ni bilo mogoče ugotoviti.
- 27 V teh okoliščinah je Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali gre za ‚nesrečo‘ v smislu člena 17(1) [Montrealske konvencije], ki pomeni podlago za odgovornost letalskega prevoznika, če lonček z vročo kavo, ki je na letalu med letom postavljen na mizico sedeža, iz nepojasnjene vzroka zdrsne in se prevrne, zaradi česar potnik utrpi opekline?“

Vprašanje za predhodno odločanje

- 28 Predložitveno sodišče s svojim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da pojem „nesreča“ v smislu te določbe zajema položaj, v katerem je predmet, s katerim se potnikom zagotavlja storitev, potniku povzročil telesno poškodbo, ne da bi bilo treba preučiti, ali je ta nesreča posledica tveganja, ki je tipično za letalski prevoz.
- 29 Uvodoma je treba pojasniti, da se glede odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage na ozemlju Unije z Uredbo št. 2027/97, ki se uporablja v postopku v glavni stvari, izvajajo ustrezne določbe Montrealske konvencije. Zlasti iz člena 3(1) te uredbe je razvidno, da odgovornost letalskih prevoznikov Unije v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost (glej v tem smislu sodbo z dne 6. maja 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, točka 18).
- 30 Pojasniti je treba, da je Montrealska konvencija, ki za Unijo velja od 28. junija 2004, od tega datuma sestavni del pravnega reda Unije, zato je Sodišče pristojno za odločanje o njeni razlagi v okviru predhodnega odločanja (sodba z dne 12. aprila 2018, Finnair C-258/16, EU:C:2018:252, točki 19 in 20 ter navedena sodna praksa).
- 31 Člen 31 Dunajske konvencije o pogodbenem pravu z dne 23. maja 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, zv. 1155, str. 331), ki kodificira splošno mednarodno pravo, ki velja za Unijo, v zvezi s tem določa, da je treba pogodbo razlagati v skladu z načelom dobre vere in običajnim pomenom njenih določb v njihovem kontekstu ter glede na njen cilj in namen (sodba z dne 12. aprila 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, točka 21 in navedena sodna praksa).

- 32 Poleg tega je Sodišče že navedlo, da je treba pojme iz Montrealske konvencije razlagati enotno in samostojno, tako da Sodišče pri razlagi teh pojmov v okviru predhodnega odločanja ne sme upoštevati različnih pomenov, ki bi jih ti pojmi lahko imeli v nacionalnih pravnih ureditvah držav članic Unije, temveč pravila razlage splošnega mednarodnega prava, ki veljajo zanjo (sodba z dne 7. novembra 2019, Guaitoli in drugi, C-213/18, EU:C:2019:927, točka 47).
- 33 V obravnavanem primeru je iz besedila člena 17(1) Montrealske konvencije razvidno, da sta pogoja za odgovornost prevoznika ta, da je mogoče dogodek, ki je povzročil smrt ali telesno poškodbo potnika, opredeliti kot „nesrečo“, in da se je ta zgodila na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem.
- 34 Ker pojem „nesreča“ v Montrealski konvenciji ni opredeljen, je treba upoštevati običajni pomen tega pojma glede na sobesedilo, v katero je umeščen, glede na cilj te konvencije in namen, ki se ga želi z njo doseči.
- 35 V skladu z običajnim pomenom pojem „nesreča“ označuje nepredviden nenameren škodni dogodek.
- 36 Poleg tega so se glede na tretjo uvodno izjavo preambule Montrealske konvencije države pogodbenice te konvencije ob zavedanju „pomena zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje“, odločile določiti sistem objektivne odgovornosti letalskih prevoznikov. Taka ureditev pa pomeni – kot izhaja iz pete uvodne izjave preambule Montrealske konvencije – da je treba ohraniti „pravično ravnotežje interesov“, zlasti interesov letalskih prevoznikov in potnikov (glej v tem smislu sodbi z dne 6. maja 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, točki 31 in 33, in z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi, C-410/11, EU:C:2012:747, točki 29 in 30).
- 37 V zvezi s tem iz pripravljalnega gradiva, na podlagi katerega je bila sprejeta Montrealska konvencija, izhaja, da so pogodbenice v prvotnem osnutku predlagani pojem „dogodek“ raje nadomestile s pojmom „nesreča“ (glej zlasti mnenje, ki ga je predstavilo *International Union of Aviation Insurers*, DCW, dokument št. 28, 13. maj 1999, in poročilo *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Razlog za to je, da je prevladalo stališče, da je pojem „dogodek“ preširok, ker zajema vse okoliščine in bi lahko vodil do prevelikega števila sporov.
- 38 Vendar pa je bila po spremembi tega pojma sprejeta odločitev, da se črta zadnji stavek člena 17(1) Montrealske konvencije, ki je določal, da prevoznik ni odgovoren, če smrt ali poškodbe nastanejo zaradi zdravstvenega stanja potnika. V bistvu je namreč prevladalo stališče, da bi ohranitev take razbremenitve odgovornosti v škodo potnika porušila ravnotežje zadevnih interesov in da ta konvencija v členu 20 vsekakor že vsebuje splošno določbo o razbremenitvi odgovornosti.
- 39 Zato Montrealska konvencija z namenom ohranitve takega ravnotežja določa, da se v nekaterih primerih prevoznika razbremeni odgovornosti ali da se omeji njegova obveznost plačila odškodnine. Člen 20 te konvencije namreč določa, da je prevoznik, če dokaže, da je škodo povzročila ali k njej prispevala malomarnost ali drugo nedopustno dejanje ali opustitev potnika, v celoti ali delno razbremenjen odgovornosti do tega potnika. Poleg tega iz člena 21(1) navedene konvencije izhaja, da letalski prevoznik ne more niti izključiti niti omejiti svoje odgovornosti za škodo, ki izhaja iz člena 17(1) iste konvencije, če ta škoda ne presega določenega praga. Le če je ta prag presežen, je lahko letalski prevoznik razbremenjen svoje odgovornosti na podlagi odstavka 2 tega člena 21, tako da dokaže, da škoda ni nastala po njegovi krivdi ali da je nastala zgolj po krivdi tretje osebe.
- 40 Te omejitve potnikom omogočajo, da prejmejo odškodnino enostavno in hitro, ne da bi se letalskim prevoznikom naložilo zelo veliko breme nadomestitve težko opredeljive in izračunljive škode, kar bi lahko ogrozilo ali celo ohromilo njihovo ekonomsko dejavnost (glej v tem smislu sodbi z dne 6. maja 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, točke od 34 do 36, in z dne 22. novembra 2012, Espada Sánchez in drugi, C-410/11, EU:C:2012:747, točka 30).

- 41 Iz tega izhaja – kot je generalni pravobranilec navedel v točki 60 sklepnih predlogov – da to, da se za nastanek odgovornosti prevoznika zahteva, da je škoda nastala zaradi uresničitve tveganja, ki je tipično za letalski prevoz, ali da obstaja zveza med „nesrečo“ in uporabo ali premikanjem letala, ni v skladu niti z običajnim pomenom pojma „nesreča“ iz člena 17(1) Montrealske konvencije, niti s cilji, ki se jih želi z njo doseči.
- 42 Poleg tega omejitev odškodninske obveznosti letalskih prevoznikov zgolj na nesreče, ki so povezane s tveganjem, ki je tipično za letalski prevoz, ni potrebna za to, da bi se preprečilo, da bi bili letalski prevozniki obremenjeni s pretiranimi odškodninskimi obveznostmi. Kot je namreč navedeno v točki 39 te sodbe, se lahko odgovornost teh prevoznikov izključi ali omeji.
- 43 V teh okoliščinah je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba člen 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da pojem „nesreča“ v smislu te določbe zajema vse položaje, ki se zgodijo na letalu, v katerih je predmet, s katerim se potnikom zagotavlja storitev, potniku povzročil telesno poškodbo, ne da bi bilo treba preučiti, ali so ti položaji posledica tveganja, ki je tipično za letalski prevoz.

Stroški

- 44 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti senat) razsodilo:

Člen 17(1) 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 z dne 5. aprila 2001 (2001/539/ES), je treba razlagati tako, da pojem „nesreča“ v smislu te določbe zajema vse položaje, ki se zgodijo na letalu, v katerih je predmet, s katerim se potnikom zagotavlja storitev, potniku povzročil telesno poškodbo, ne da bi bilo treba preučiti, ali so ti položaji posledica tveganja, ki je tipično za letalski prevoz.

Podpisi