



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

20 октомври 2022 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Конвенция от Монреал — Член 17, параграф 1 — Отговорност на въздушните превозвачи при смърт или телесно увреждане на пътник — Понятие за телесно увреждане — Посттравматично стресово разстройство, претърпяно от пътничка при спешното евакуиране на пътниците от въздухоплавателно средство“

По дело C-111/21

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия) с акт от 28 януари 2021 г., постъпил в Съда на 25 февруари 2021 г., в рамките на производството по дело

BT

срещу

Laudamotion GmbH,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: К. Jürimäe, председател на състава, М. Safjan, N. Piçarra (докладчик), N. Jääskinen и М. Gavales, съдии,

генерален адвокат: J. Richard de la Tour,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за BT, от D. Heine, Rechtsanwalt,
- за Laudamotion GmbH, от С. Peitsch, Rechtsanwalt,
- за германското правителство, от J. Möller, J. Heitz и М. Hellmann, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

– за Европейската комисия, от G. Braun, K. Simonsson и G. Wilms, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 24 март 2022 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 17, параграф 1 и член 29 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, 2001 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“), която влиза в сила за Европейския съюз на 28 юни 2004 г.
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между ВТ и въздушния превозвач Laudamotion GmbH във връзка с предявения от ВТ иск за обезщетение поради посттравматично стресово разстройство, претърпяно при спешно евакуиране от въздухоплавателно средство, с което е трябвало да бъде превозена.

Правна уредба

Международното право

- 3 Второ, трето и пето съображение на Конвенцията от Монреал гласят:

„[Държавите — страни по конвенцията признават] необходимостта от осъвременяване и [консолидиране] на [Конвенцията за уеднаквяване на някои правила при международния въздушен превоз, подписана във Варшава на 12 октомври 1929 г. (наричана по-нататък Варшавската конвенция)] и свързаните с нея документи,

[Държавите — страни по конвенцията признават] значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на [поправяне на вредите];

[...]

[...] колективните действия на държавите за по-нататъшна хармонизация и систематизиране на някои правила, уреждащи международния въздушен превоз, чрез нова конвенция са най-подходящото средство за постигане на справедливо равновесие на интересите“.

- 4 Член 17 от тази конвенция е озаглавен „Смърт и увреждане на пътници — повреда на багаж“ и предвижда в параграф 1:

„Превозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на смърт или телесно увреждане на пътник, само при условие че злополуката, която е причинила смъртта или увреждането, е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане“.

- 5 Съгласно член 29 от посочената конвенция, който е озаглавен „Основание за искове“:

„При превоза на пътници, багаж и товари всяко съдебно дело за обезщетения на каквото и да е основание било по тази конвенция, по договор, при закононарушение или на всяко друго основание може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в тази конвенция [...]“.

Правото на Съюза

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

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

- 7 Член 3, параграф 1 от този регламент гласи:

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

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 8 На 1 март 2019 г. ВТ се качва на борда на самолет за полет на Laudamotion от Лондон (Обединеното кралство) до Виена (Австрия).
- 9 При излитането левият двигател на въздухоплавателното средство експлодира, в резултат на което пътниците са евакуирани. ВТ напуска въздухоплавателното средство през аварийен изход и е изхвърлена на няколко метра във въздуха от реактивната струя на все още включения десен двигател. Оттогава ѝ е поставена диагноза посттравматично стресово разстройство, поради което е поставена под медицинско наблюдение.
- 10 ВТ сезира Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия) с иск срещу Laudamotion, с който цели установяване на неговата отговорност по силата на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, както и изплащане на сумата 4353,60 EUR за направените медицински разходи и 2500 EUR като обезщетение за неимуществени вреди, заедно с разходите и съдебните разноски. Тя подчертава, че при всички положения Laudamotion носи отговорност по силата на австрийското право, което се прилага субсидиарно.

- 11 В своя защита Laudamotion поддържа, че член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал урежда само телесните увреждания в тесен смисъл, а не чисто психическите разстройства, и добавя, че австрийското право не е приложимо към спора в главното производство по силата на член 29 от тази конвенция.
- 12 С решение от 12 ноември 2019 г. Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия) уважава иска. Посочената юрисдикция приема, че спорът в главното производство не попада в приложното поле на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, тъй като тази разпоредба предвижда отговорността на въздушния превозвач само за телесни увреждания. Той обаче постановява, че Laudamotion носи отговорност по силата на австрийското право, което предвижда обезщетение за чисто психическо увреждане, в случай че то достигне степен на болестно състояние.
- 13 Сезиран с въззивна жалба от Laudamotion, Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) с решение от 7 април 2020 г. отменя първоинстанционното решение и отхвърля иска за обезщетение. Тази юрисдикция приема не само, както Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат), че член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал не се прилага в случай на увреждания, които не са телесни, но и че член 29 от тази конвенция изключва прилагането на австрийското право.
- 14 ВТ тогава подава ревизионна жалба срещу това решение пред запитващата юрисдикция, Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия).
- 15 Посочената юрисдикция изпитва съмнения дали понятието „телесно увреждане“ по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал обхваща и чисто психическите разстройства и дали при отрицателен отговор иск за обезщетение за вреди, основан на националното право, е изключен по силата на член 29 от тази конвенция.
- 16 При тези условия Oberster Gerichtshof (Върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
 - „1) Представлява ли причиненото от злополука психическо разстройство на пътник, което е достигнало степен на болестно състояние, „телесно увреждане“ по смисъла на член 17, параграф 1 от [Конвенцията от Монреал]?
 - 2) При отрицателен отговор на първия въпрос, недопустим ли е съгласно член 29 от посочената конвенция иск за обезщетение, съществуващ на основание на приложимото национално право?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 17 Този въпрос следва да се разбира като целящ по същество да се установи дали член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че за достигнало степен на болестно състояние психическо увреждане, което е причинено на пътник от „злополука“ по смисъла на посочената разпоредба, трябва да се заплати обезщетение съгласно тази разпоредба.

- 18 В самото начало следва да се припомни, че по силата на член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 отговорността на въздушните превозвачи на Съюза по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност.
- 19 Съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал превозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на смърт или телесно увреждане на пътник, само при условие че злополуката, която е причинила смъртта или увреждането, е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане.
- 20 Посоченото в тази разпоредба понятие „телесно увреждане“ обаче не е дефинирано нито в Конвенцията от Монреал, нито в Регламент № 2027/97, член 2, параграф 2 от който предвижда, че понятията, съдържащи се в този регламент, които не са определени в параграф 1, са еквивалентни на използваните в посочената конвенция.
- 21 Предвид целта на Конвенцията от Монреал, която е да се уеднаквят някои правила за международния въздушен превоз, на този термин трябва да се даде еднакво и самостоятелно тълкуване в Съюза и неговите държави членки (вж. в този смисъл решение от 6 май 2010 г., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, т. 21). Ето защо трябва да се вземат предвид не различните значения, които може да са дадени на това понятие във вътрешното право на държавите членки, а правилата за тълкуване на общото международно право, които обвързват Съюза (вж. по аналогия решение от 19 декември 2019 г., *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 32 и цитираната съдебна практика).
- 22 В това отношение член 31 от Виенската конвенция за правото на договорите от 23 май 1969 г. (*Recueil des traités des Nations unies*, том 1155, стр. 331[; ДВ, бр. 87 от 1987 г.]), който отразява правилата на обичайното международно право и чиито разпоредби са част от правния ред на Съюза (вж. в този смисъл решение от 27 февруари 2018 г., *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, т. 58 и цитираната съдебна практика), уточнява, че съответният договор трябва да се тълкува добросъвестно, в съответствие с обичайното значение, което следва да се дава на термините в техния контекст, а също така в духа на предмета и целите на договора (вж. в този смисъл решение от 19 декември 2019 г., *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 31 и цитираната съдебна практика). Освен това член 32 от тази конвенция предвижда, че може да се използват допълнителни средства за тълкуване, в това число подготвителните материали и обстоятелствата на сключване на договора.
- 23 Що се отнася до обичайното значение на предвиденото в член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал понятие „телесно увреждане“, следва да се подчертае, както прави генералният адвокат в точка 25 от своето заключение, че понятието „увреждане“ обозначава изменението на орган, на тъкан или на клетка в резултат на заболяване или на злополука, докато понятието „телесно“ се отнася до материалната част на живо същество, по-конкретно до човешкото тяло.
- 24 Макар обаче в обичайния си смисъл понятието „телесно увреждане“ да не може да се тълкува в смисъл, че изключва психическо увреждане, свързано с такова телесно увреждане, положението е различно, когато, както е в настоящия случай и както е видно от преписката на разположение на Съда, става въпрос за медицински установено психическо

увреждане, което няма никаква връзка с телесно увреждане в обичайния смисъл на това понятие. Всъщност подобно тълкуване би довело до размиване на разграничението между телесно увреждане и психическо увреждане.

- 25 При все това фактът, че понятието „телесно увреждане“ е възприето в текста на член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, не означава непременно, че в случай на „злополука“ по смисъла на тази разпоредба авторите на Конвенцията са искали да изключат отговорността на въздушните превозвачи, когато злополуката е причинила психически увреждания на пътник, които не са свързани с породено от същата причина телесно увреждане.
- 26 Що се отнася до подготвителните материали, довели до приемането на посочената конвенция, от тях безспорно е видно, че не е възприето нито едно от предложенията в текста на Конвенцията от Монреал изрично да се включи понятието „психическо увреждане“. Както обаче отбелязва генералният адвокат в точка 41 от своето заключение, от тези материали е видно също, че понятието „телесно увреждане“ е възприето „въз основа на това, че в някои държави може да се получи обезщетение за психически увреждания при определени условия, че съдебната практика в тази област се развива, и че не се предвижда намеса в това развитие, което зависи от съдебната практика в области, различни от международния въздушен превоз“ (протокол от 6-ото заседание на пленарната комисия от 27 май 1999 г., Международна конференция по въздушно право, Монреал, 10—28 май 1999 г., том I — Протоколи, стр. 243 [неофициален превод]).
- 27 Освен това, що се отнася до целите на Конвенцията от Монреал, следва да се припомни, че съгласно второто и третото съображение на Конвенцията, наред с осъвременяването и консолидирането на Варшавската конвенция, сред тях е и целта да се осигури „защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на [поправяне на вредите]“, по-специално в случай на злополука посредством режим на обективна отговорност на въздушните превозвачи. Необходимостта от справедливо обезщетение, за което се изисква и осигуряването на равно третиране на пътниците, претърпели — физически или психически — увреждания с еднаква тежест вследствие на една и съща злополука, обаче би била поставена под въпрос, ако член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал се тълкува в смисъл, че изключва обезщетяването на причинените от такава злополука психически увреждания, когато те не са свързани с никакво телесно увреждане.
- 28 Всъщност положението на пътник, претърпял психическо увреждане вследствие на злополука, може, в зависимост от тежестта на причинените от това вреди, да се окаже сходно с положението на пътник, претърпял телесно увреждане.
- 29 Ето защо следва да се приеме, че член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал допуска обезщетението за психическо увреждане, причинено от „злополука“ по смисъла на посочената разпоредба, което не е свързано с „телесно увреждане“ по смисъла на тази разпоредба.
- 30 Както следва от петото съображение на Конвенцията от Монреал, необходимостта от справедливо обезщетение обаче трябва да се съвмести с необходимостта от запазване на „справедливо равновесие на интересите“ на въздушните превозвачи и на пътниците (вж. в този смисъл решения от 19 декември 2019 г., *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 36 и от 12 май 2021 г., *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, т. 36).

- 31 Ето защо отговорността на въздушния превозвач може да бъде ангажирана на основание член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал само ако увреденият пътник докаже надлежно, по-специално чрез медицинска експертиза и доказателства за медицинско лечение, че е налице накърняване на психическата му неприкосновеност, което е претърпяно в резултат на „злополука“ по смисъла на тази разпоредба и което е с такава тежест или интензивност, че засяга общото му здравословно състояние, по-специално с оглед на психосоматичните последици от него, и то не може да отшуми без медицинско лечение.
- 32 Това тълкуване дава възможност както на увредените пътници да получат справедливо обезщетение в съответствие с принципа на поправяне на вредите, така и на въздушните превозвачи да се предпазят от предявени с измамна цел искове за обезщетение, вследствие на които им се налага много тежко задължение за поправяне, което е трудно установимо и с трудно изчислим размер и би могло да наруши и дори да парализира икономическата им дейност (вж. по аналогия решение от 19 декември 2019 г., *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, т. 40).
- 33 По изложените съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал трябва да се тълкува в смисъл, че за психическо увреждане, причинено на пътник от „злополука“ по смисъла на посочената разпоредба, което не е свързано с „телесно увреждане“ по смисъла на тази разпоредба, трябва да се заплати обезщетение по същия начин, както за такова телесно увреждане, при условие че увреденият пътник докаже, че е налице накърняване на психическата му неприкосновеност, което е с такава тежест или интензивност, че засяга общото му здравословно състояние и не може да отшуми без медицинско лечение.

По втория въпрос

- 34 С оглед на обстоятелството, че вторият въпрос е поставен от запитващата юрисдикция само в случай на отрицателен отговор на първия въпрос и че отговорът на последния е утвърдителен, не е необходимо да се отговаря на втория въпрос.

По съдебните разноски

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

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

Член 17, параграф 1 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г.,

трябва да се тълкува в смисъл, че:

за психическо увреждане, причинено на пътник от „злополука“ по смисъла на посочената разпоредба, което не е свързано с „телесно увреждане“ по смисъла на тази разпоредба, трябва да се заплати обезщетение по същия начин, както за такова телесно увреждане, при условие че увреденият пътник докаже, че е налице накърняване на психическата му неприкосновеност, което е с такава тежест или интензивност, че засяга общото му здравословно състояние и не може да отшуми без медицинско лечение.

Подписи