



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. spalio 20 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Monrealio konvencija – 17 straipsnio 1 dalis – Oro vežėjų atsakomybė mirties ar keleivio patirtų kūno sužalojimo atveju – Sąvoka „kūno sužalojimas“ – Keleivės patirtas potrauminio streso sutrikimas per skubią orlaivio evakuaciją“

Byloje C-111/21

dėl *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) 2021 m. sausio 28 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2021 m. vasario 25 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

BT

prieš

Laudamotion GmbH

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kuri sudaro kolegijos pirmininkė K. Jürimäe, teisėjai N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (pranešėjas) ir M. Gavalec,

generalinis advokatas J. Richard de la Tour,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- BT, atstovaujamos *Rechtsanwalt D. Heine*,
- *Laudamotion GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwalt C. Peitsch*,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Möller, J. Heitz ir M. Hellmann,
- Europos Komisijos, atstovaujamos G. Braun, K. Simonsson ir G. Wilms,

* Proceso kalba: vokiečių.

susipažinęs su 2022 m. kovo 24 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, kurią Europos bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir kuri jos vardu buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491, toliau – Monrealio konvencija) ir Europos Sąjungai įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d., 17 straipsnio 1 dalies ir 29 straipsnio išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant BT ir oro vežėjos *Laudamotion GmbH* ginčą dėl BT pateikto prašymo atlyginti žalą dėl patirto potrauminio streso per skubią orlaivio, kuriuo ji turėjo skristi, evakuaciją.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

- 3 Monrealio konvencijos antroje, trečioje ir penktoje konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„[Valstybės šalys pripažįsta] būtinybę modernizuoti ir konsoliduoti [1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašytą konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Varšuvos konvencija)] ir su ja susijusius dokumentus,

[valstybės šalys pripažįsta] būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę;

<...>

<...> bendri valstybių veiksmai, skirti tolesniam tam tikrų tarptautinį vežimą oru reglamentuojančių taisyklių derinimui ir sisteminimui, pasitelkiant naują Konvenciją, yra tinkamiausias būdas reikiamai interesų pusiausvyrai pasiekti.“
- 4 Šios konvencijos 17 straipsnio „Keleivio gyvybės atėmimas ir kūno sužalojimas. Bagažui padaryta žala“ 1 dalyje nurodyta:

„Vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.“
- 5 Tos konvencijos 29 straipsnyje „Reikalavimų pagrindas“ nustatyta:

„Vežant keleivius, bagažą ir krovinį, bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu[,] koks jo pagrindas, ar tai būtų ši konvencija, sutartis, deliktas arba kas kita, gali būti pareiškiamas tik pagal šioje konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas <...>“

Sąjungos teisė

- 6 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, 1997, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489), iš dalies pakeisto 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, 2002, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246) (toliau – Reglamentas Nr. 2027/97), 2 straipsnio 2 dalyje nustatyta:

„Šiame reglamente vartojamos sąvokos, neapibrėžtos 1 dalyje, atitinka tas, kurios vartojamos Monrealio konvencijoje.“

- 7 To reglamento 3 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„[Sąjungos] oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos.“

Ginčas pagrindinėje byloje ir prejudiciniai klausimai

- 8 2019 m. kovo 1 d. BT įlipo į *Laudamotion* vykdomą skrydį iš Londono (Jungtinė Karalystė) į Vieną (Austrija).
- 9 Kylant sprogo kairysis orlaivio, kuriuo turėjo būti vykdomas skrydis, variklis, todėl keleiviai buvo evakuoti. BT iš to orlaivio išlipo per avarinį išėjimą, tačiau dešiniojo variklio, kuris dar nebuvo išjungtas, sukeltas oro gūsis ją išmetė kelis metrus į orą. Nuo to laiko jai buvo diagnozuotas potrauminio streso sutrikimas, dėl kurio ji lankosi pas gydytoją.
- 10 BT kreipėsi į *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija) ir pareiškė ieškinį *Laudamotion*, kad šios atsakomybė būtų pripažinta pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį ir kad jai būtų sumokėta 4 353,60 EUR suma, atitinkanti patirtas gydymo išlaidas, taip pat atlyginta 2 500 EUR dydžio neturtinė žala kartu su bylinėjimosi išlaidomis. Ji pažymėjo, kad *Laudamotion* bet kuriuo atveju yra atsakinga pagal papildomai taikytinus Austrijos teisės aktus.
- 11 Atsiliepime į ieškinį *Laudamotion* nurodė, kad Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis apima tik kūno sužalojimą siaurąja prasme, o ne psichikos sutrikimus, ir pridūrė, kad Austrijos teisė pagrindinėje byloje netaikytina pagal šios konvencijos 29 straipsnį.
- 12 2019 m. lapkričio 12 d. sprendimu *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) patenkino šį ieškinį. Šis teismas nusprendė, kad pagrindinei bylai netaikoma Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis, nes šioje nuostatoje oro vežėjo atsakomybė numatyta tik už kūno sužalojimą. Tačiau jis nusprendė, kad *Laudamotion* atsakomybė kyla pagal Austrijos teisę, kurioje numatyta atlyginti psichinę žalą tuo atveju, kai ji pasiekia patologinį lygį.
- 13 Išnagrinėjęs *Laudamotion* apeliacinį skundą *Landesgericht Korneuburg* (Korneuburgo apygardos teismas, Austrija) 2020 m. balandžio 7 d. sprendimu panaikino pirmosios instancijos teismo sprendimą ir atmetė ieškinį dėl žalos atlyginimo. Šis teismas ne tik nusprendė, kaip ir *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apygardos teismas), kad netaikoma Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis ne kūno sužalojimo atveju, bet ir tai, kad pagal šios konvencijos 29 straipsnį taip pat netaikoma Austrijos teisė.

- 14 Tuomet BT dėl šio sprendimo pateikė kasacinį skundą *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija), o šis pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą.
- 15 Tam teismui kyla abejonių, ar sąvoka „kūno sužalojimas“, kaip ji suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, taip pat apima psichikos sutrikimus, ir, jei atsakymas būtų neigiamas, ar pagal Monrealio konvencijos 29 straipsnį galima pareikšti nacionaline teise grindžiamą ieškinį dėl žalos atlyginimo, ar ne.
- 16 Šiomis aplinkybėmis *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar keleiviui dėl nelaimingo atsitikimo atsiradęs ir patologinį lygį pasiekęs psichikos sutrikimas yra kūno sužalojimas, kaip tai suprantama pagal [Monrealio konvencijos] 17 straipsnio 1 dalį?
2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar tos konvencijos 29 straipsnis užkerta kelią ieškiniui dėl žalos atlyginimo, kurį būtų galima pareikšti pagal taikytinus nacionalinės teisės aktus?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

- 17 Šį klausimą reikia suprasti kaip siekį iš esmės nustatyti, ar Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad patologinį lygį pasiekęs psichikos sužalojimas, keleiviui padarytas dėl „nelaimingo atsitikimo“, kaip jis suprantamas pagal tą nuostatą, turi būti kompensuojamas laikantis tos nuostatos.
- 18 Iš pradžių reikia priminti, kad, remiantis Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalimi, Sąjungos oro vežėjų atsakomybę, susijusią su keleiviais ir jų bagažu, reglamentuoja visos Monrealio konvencijos nuostatos dėl šios atsakomybės.
- 19 Aptariamos konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos [kūno] sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.
- 20 Vis dėlto šioje nuostatoje vartojama sąvoka „sveikatos [kūno] sužalojimas“ neapibrėžta nei Monrealio konvencijoje, nei Reglamente Nr. 2027/97, kurio 2 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad šiame reglamente vartojamos sąvokos, neapibrėžtos 1 dalyje, atitinka tas, kurios vartojamos Monrealio konvencijoje.
- 21 Atsižvelgiant būtent į Monrealio konvencijos tikslą suvienodinti tam tikras tarptautines vežimo oru taisykles, ši sąvoka Sąjungoje ir jos valstybėse narėse turi būti aiškinama vienodai ir savarankiškai (šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 21 punktą). Taigi turi būti atsižvelgta ne į įvairias šios sąvokos reikšmes valstybių narių vidaus teisės sistemose, bet į Sąjungai privalomas bendrosios tarptautinės teisės aiškinimo taisykles (pagal analogiją žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 32 punktą).

- 22 Šiuo klausimu 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės (*Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys*, 1155 t., p. 331), kurioje įtvirtinta tarptautinė paprotinė teisė ir kurios nuostatos įtrauktos į Sąjungos teisės sistemą (šiuo klausimu žr. 2018 m. vasario 27 d. Sprendimo *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, 58 punktą ir nurodytą jurisprudenciją), 31 straipsnyje nustatyta, kad sutartis turi būti aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastą reikšmę sutarties kontekste, taip pat į sutarties dalyką ir jos tikslą (šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 31 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Be to, tos konvencijos 32 straipsnyje nustatyta, kad gali būti naudojamos papildomos sutarties aiškinimo priemonės, įskaitant sutarties parengiamuosius darbus ir jos sudarymo aplinkybes
- 23 Dėl Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje vartojamos sąvokos „sveikatos [kūno] sužalojimas“ įprastos reikšmės reikia pabrėžti, kaip išvados 25 punkte pažymėjo generalinis advokatas, kad sąvoka „sužalojimas“ reiškia organo, audinio ar ląstelės pakeitimą dėl ligos ar nelaimingo atsitikimo, o sąvoka „kūnas“ reiškia materialią gyvos būtybės dalį, t. y. žmogaus kūną.
- 24 Nors sąvoka „kūno sužalojimas“ įprastine prasme negali būti aiškinama kaip neapimanti su tokio kūno sužalojimu susijusio psichikos sužalojimo, nagrinėjamu atveju, kaip matyti iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos, situacija yra kitokia, kai kalbama apie mediciniškai patvirtintą psichikos sužalojimą, kuris niekaip nesusijęs su kūno sužalojimu įprastine šios sąvokos prasme. Iš tiesų dėl tokio aiškinimo atsirastų painiavos atskiriant kūno sužalojimą nuo psichikos sužalojimo.
- 25 Vis dėlto tai, kad Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies formuluotėje vartojama sąvoka „sveikatos [kūno] sužalojimas“, nebūtinai reiškia, kad tos konvencijos rengėjai ketino „nelaimingo atsitikimo“, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą, atveju netaikyti oro vežėjų atsakomybės, jeigu tas nelaimingas atsitikimas keleiviui sukėlė psichikos sužalojimų, nesusijusių su jokia kūno sužalojimu dėl tos pačios priežasties.
- 26 Dėl parengiamųjų darbus, kuriuos atlikus buvo priimta aptariama konvencija, reikia pažymėti, kad jais remiantis galima daryti išvadą, jog nė vienam pasiūlymui į Monrealio konvenciją nedviprasmiškai įtraukti sąvoką „psichikos sužalojimas“ nebuvo pritarta. Tačiau, kaip išvados 41 punkte pažymėjo generalinis advokatas, remiantis tais darbais taip pat galima teigti, kad sąvoka „sveikatos [kūno] sužalojimas“ buvo pasirinkta „remiantis tuo, kad tam tikrose valstybėse žala dėl psichikos sužalojimų gali būti atlyginta tam tikromis sąlygoms, kad jurisprudencija šioje srityje plėtojama ir kad nenumatyta kliudyti tokiam plėtojimui, kuris priklauso nuo jurisprudencijos kitose srityse, nei tarptautinis oro transportas (1999 m. gegužės 27 d. 6-ojo plenarinio komisijos posėdžio protokolas, *Tarptautinė oro teisės konferencija*, Monrealis, 1999 m. gegužės 10–28 d., I t., protokolai, p. 243).
- 27 Beje, kalbant apie Monrealio konvencijos tikslus reikia priminti, kad, kaip nurodyta šios konvencijos antroje ir trečioje konstatuojamosiose dalyse, joje nustatytas ne tik tikslas modernizuoti ir konsoliduoti Varšuvos konvenciją, bet ir tikslas užtikrinti „tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę“ būtent nelaimingo atsitikimo atveju, taikant oro vežėjų atsakomybės be kaltės sistemą. Jeigu Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis būtų aiškinama taip, kad už psichikos sužalojimus dėl nelaimingo atsitikimo kompensacija netaikoma, jei tie sužalojimai nesusiję su jokia kūno sužalojimu, kiltų klausimas dėl poreikio teisingai kompensuoti, kuris taip pat reikalauja vienodai vertinti keleivius, dėl to paties nelaimingo atsitikimo patyrusius vienodo sunkumo fizinę ar psichinę žalą.

- 28 Iš tiesų keleivio, patyrusio psichikos sužalojimą dėl nelaimingo atsitikimo, situacija, atsižvelgiant į to sužalojimo sukeltos žalos rimtumą, gali būti panaši į keleivio, patyrusio kūno sužalojimą, situaciją.
- 29 Taigi reikia konstatuoti, kad pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį leidžiama atlyginti žalą dėl psichikos sužalojimo, kurią lėmė „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal tą nuostatą, nesusijęs su „sveikatos [kūno] sužalojimu“, kaip tai suprantama pagal tą pačią nuostatą.
- 30 Vis dėlto poreikis teisingai kompensuoti turi būti derinamas, kaip galima teigti remiantis Monrealio konvencijos penkta konstatuojamąja dalimi, su poreikiu išsaugoti „reikiamą“ oro vežėjų ir keleivių „interesų pusiausvyrą“ (šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36 punktą ir 2021 m. gegužės 12 d. Sprendimo *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, 36 punktą).
- 31 Taigi oro vežėjo atsakomybė pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį gali kilti tik tuo atveju, jei nukentėjęs keleivis teisiškai įrodo, visų pirma pateikdamas medicininės ekspertizės išvadą ir medicininį gydymą patvirtinančius dokumentus, kad dėl „nelaimingo atsitikimo“, kaip jis suprantamas pagal tą nuostatą, buvo taip sunkiai ar intensyviai pažeista jo psichinė neliečiamybė, kad tas pažeidimas padarė įtakos bendrai jo sveikatos būklei, ypač atsižvelgiant į psichosomatinį poveikį, ir kad jo negalima sušvelninti be medicininio gydymo.
- 32 Toks aiškinimas leidžia nukentėjusiems keleiviams gauti teisingą kompensaciją pagal žalos atlyginimo principą, o oro transporto vežėjams – apsisaugoti nuo sukčiaujant pateiktų prašymų atlyginti žalą, dėl kurių jiems tenka labai sunki, sunkiai nustatyti ir apskaičiuotina žalos atlyginimo našta, galinti pakenkti jų ekonominei veiklai arba net ją paralyžiuoti (pagal analogiją žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 40 punktą).
- 33 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad dėl „nelaimingo atsitikimo“ keleiviui padarytas psichikos sužalojimas, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, nesusijęs su „sveikatos [kūno] sužalojimu“, kaip tai suprantama pagal tą pačią nuostatą, turi būti kompensuojamas taip pat, kaip ir kūno sužalojimas, jeigu žalą patyręs keleivis įrodo, kad buvo taip sunkiai ar intensyviai pažeista jo psichinė neliečiamybė, kad tas pažeidimas padarė įtakos bendrai jo sveikatos būklei ir kad jo negalima sušvelninti be medicininio gydymo.

Dėl antrojo klausimo

- 34 Atsižvelgiant į tai, kad antrąjį klausimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pateikė tik tuo atveju, jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ir kad į pastarąjį atsakyta teigiamai, į antrąjį klausimą atsakyti nereikia.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 35 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytos konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, kurią Europos bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir savo vardu patvirtino 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB, 17 straipsnio 1 dalis

turi būti aiškinama taip:

dėl „nelaimingo atsitikimo“ keleiviui padarytas psichikos sužalojimas, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, nesusijęs su „sveikatos [kūno] sužalojimu“, kaip tai suprantama pagal tą pačią nuostatą, turi būti kompensuojamas taip pat, kaip ir kūno sužalojimas, jeigu žalą patyręs keleivis įrodo, kad buvo taip sunkiai ar intensyviai pažeista jo psichinė neliečiamybė, kad tas pažeidimas padarė įtakos bendrai jo sveikatos būklei ir kad jo negalima sušvelninti be medicininio gydymo.

Parašai.