



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2022. gada 20. oktobrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Aviopārvadājumi – Monreālas konvencija – 17. panta 1. punkts – Gaisa pārvadātāja atbildība pasažiera miesas bojājumu vai nāves gadījumā – Jēdziens “miesas bojājumi” – Lidmašīnas avārijas evakuācijas izraisīti pasažieres pēctraumatiskā stresa traucējumi

Lietā C-111/21

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) iesniegusi ar 2021. gada 28. janvāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2021. gada 25. februārī, tiesvedībā

BT

pret

Laudamotion GmbH,

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], tiesneši M. Safjans [*M. Safjan*], N. Pisarra [*N. Piçarra*] (referents), N. Jēskinens [*N. Jääskinen*] un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerālvokāts: Ž. Rišārs Delatūrs [*J. Richard de la Tour*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

- BT vārdā – *D. Heine, Rechtsanwalt*,
- *Laudamotion GmbH* vārdā – *C. Peitsch, Rechtsanwalt*,
- Vācijas valdības vārdā – *J. Möller, J. Heitz* un *M. Hellmann*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun, K. Simonsson* un *G. Wilms*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2022. gada 24. marta tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 17. panta 1. punktu un 29. pantu Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta 1999. gada 28. maijā Monreālā, ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK (OV 2001, L 194, 38. lpp.; turpmāk tekstā – “Monreālas konvencija”); šī konvencija attiecībā uz Eiropas Savienību stājusies spēkā 2004. gada 28. jūnijā.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp BT un gaisa pārvadātāju *Laudamotion GmbH* par prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, ko BT cēlusi tādēļ, ka šā gaisa pārvadātāja lidojumā veikta lidmašīnas avārijas evakuācija esot izraisījusi viņas pēctraumatiskā stresa traucējumus.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

- 3 Monreālas konvencijas otrajā, trešajā un piektajā apsvērumā ir teikts:

“[Dalībvalstis atzīst] vajadzību modernizēt un konsolidēt [Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Varšavā 1929. gada 12. oktobrī (turpmāk tekstā – “Varšavas konvencija”),] un attiecīgos dokumentus;

[dalībvalstis atzīst] to, cik svarīgi ir nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu;

[..]

[..] valstu kolektīvā darbība turpmākajai dažu noteikumu saskaņošanai un kodificēšanai, kas reglamentē starptautiskos gaisa pārvadājumus, [..] ir vispiemērotākais līdzeklis objektīva interešu līdzsvara panākšanai.”

- 4 Šīs konvencijas 17. panta “Pasažieru miesas bojājumi un nāve – bagāžas bojājumi” 1. punktā ir noteikts:

“Pārvadātājs atbild par zaudējumiem, kas radušies pasažiera miesas bojājumu vai nāves gadījumā, taču vienīgi pie nosacījuma, ka nelaimes gadījums, kurš izraisīja miesas bojājumus vai nāvi, notika gaisa kuģī vai jebkuru iekāpšanas vai izkāpšanas darbību laikā.”

- 5 Saskaņā ar minētās konvencijas 29. pantu “Prasību pamats”:

“Saistībā ar pasažieru, bagāžas un kravas pārvadāšanu jebkuru prasību pēc zaudējumu atlīdzības, lai kā tā būtu pamatota – ar šo konvenciju, ar līgumu, ar tiesību aktiem par kaitējuma atlīdzību vai kā

citādi –, var iesniegt tikai saskaņā ar nosacījumiem un atbildības ierobežojumiem, kuri noteikti šai konvencijā.”

Savienības tiesības

- 6 Padomes Regulas (EK) Nr. 2027/97 (1997. gada 9. oktobris) par gaisa pārvadātāju atbildību nelaiemes gadījumos (OV 1997, L 285, 1. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002 (OV 2002, L 140, 2. lpp.) (turpmāk tekstā – “Regula Nr. 2027/97”), 2. panta 2. punktā ir paredzēts:

“Šajā regulā minētie termini, kas nav definēti 1. punktā, ir lietoti Monreālas Konvencijā lietoto terminu nozīmē.”

- 7 Šīs regulas 3. panta 1. punktā ir noteikts:

“[Savienības] gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 8 BT 2019. gada 1. martā iekāpa *Laudamotion* lidmašīnā, ar kuru bija paredzēts veikt lidojumu no Londonas (Apvienotā Karaliste) uz Vīni (Austrija).
- 9 Izlidošanas laikā eksplodēja lidmašīnas kreisais dzinējs, tādēļ šā lidojuma pasažierus nācās evakuēt. BT lidmašīnu atstāja, izmantojot vienu no avārijas izejām, bet vēl neizslēgtā labējā spārna dzinēja radītā reaktīvā plūsma viņu aizpūta vairāku metru attālumā. Pēc tam viņai tika diagnosticēts pēctraumatiskā stresa sindroms, kura dēļ viņa bija ārstu uzraudzībā.
- 10 BT vērsās *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa, Austrija) ar prasību pret *Laudamotion*, ar kuru lūdza atzīt nupat minētās atbildību atbilstoši Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktam un piespriest tai samaksāt 4353,60 EUR par viņas ārstēšanās izmaksām un 2500 EUR kā atlīdzinājumu par morālo kaitējumu, kā arī atlīdzināt tiesāšanās un citus izdevumus. Viņa uzsvēra, ka *Laudamotion* atbildība katrā ziņā izriet no papildus piemērojamām Austrijas tiesību normām.
- 11 Savai aizstāvībai *Laudamotion* apgalvoja, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts attiecas tikai uz miesas bojājumiem šaurā nozīmē, bet ne uz psihisku kaitējumu, un piebilda, ka no šīs konvencijas 29. panta izriet, ka pamatlietā valsts tiesību normas nav piemērojamas.
- 12 Ar 2019. gada 12. novembra spriedumu *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa) šo prasību apmierināja. Minētā tiesa atzina, ka pamatlietā Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts nav piemērojams, jo šajā normā esot paredzēta tikai gaisa pārvadātāja atbildība par miesas bojājumiem. Tomēr tā atzina *Laudamotion* atbildību, kas izriet no Austrijas tiesību aktiem, kuros paredzēts atlīdzinājums arī par psihisku kaitējumu – gadījumā, ja tas ir kvalificējams kā saslīmšana.
- 13 Pēc *Laudamotion* iesniegtās apelācijas sūdzības *Landesgericht Korneuburg* (Korneiburgas apgabaltiesa, Austrija) ar 2020. gada 7. aprīļa spriedumu atstāja spēkā pirmās instances tiesas spriedumu, bet prasību par kaitējuma atlīdzināšanu noraidīja. Minētā tiesa atzina – tāpat kā

Bezirksgericht Schwechat (Švehatas pirmās instances tiesa) – ne tikai to, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts nav piemērojams tāda kaitējuma gadījumā, kas nav miesas bojājums, bet arī to, ka saskaņā ar šīs konvencijas 29. pantu ir izslēgta Austrijas tiesību normu piemērošana.

- 14 BT pēc tam vērsās iesniedzējtiesā *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) ar kasācijas sūdzību par minēto spriedumu.
- 15 Minētajai tiesai radās šaubas, vai jēdziens “miesas bojājumi” Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē attiecas arī uz psihisku kaitējumu un, ja atbilde būtu noliedzoša, vai Monreālas konvencijas 29. pants liedz celt prasību par kaitējuma atlīdzināšanu uz valsts tiesību aktu pamata.
- 16 Šādos apstākļos *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
 - “1) Vai pasažierim nelaimes gadījuma rezultātā radušies psihiska rakstura traucējumi, kas kvalificējami kā slimība, ir “miesas bojājumi” [Monreālas konvencijas] 17. panta 1. punkta izpratnē?
 - 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša: vai iepriekšminētās konvencijas 29. pants nepieļauj prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, kas ir paredzēta piemērojamās valsts tiesību normās?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

- 17 Šis jautājums ir saprotams tādējādi, ka ar to būtībā tiek mēģināts noskaidrot, vai Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka psihisks kaitējums, kas kvalificējams kā saslimšana un ko pasažierim izraisījis “nelaimes gadījums” šīs normas izpratnē, ir jāatlīdzina atbilstoši minētajai normai.
- 18 Uzreiz jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 2027/97 3. panta 1. punktu Savienības gaisa pārvadātāja atbildību attiecībā pret pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē Monreālas konvencijas noteikumi par šādu atbildību.
- 19 Saskaņā ar Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktu pārvadātājs atbild par zaudējumiem, kas radušies pasažiera miesas bojājumu vai nāves gadījumā, tomēr vienīgi ar nosacījumu, ka nelaimes gadījums, kurš izraisījis miesas bojājumus vai nāvi, noticis gaisa kuģī vai jebkuru iekāpšanas vai izkāpšanas darbību laikā.
- 20 Tomēr šajā normā minētais jēdziens “miesas bojājums” nav definēts nedz Monreālas konvencijā, nedz Regulā Nr. 2027/97, kuras 2. panta 2. punktā ir paredzēts, ka šajā regulā izmantotie jēdzieni, kas nav definēti šā panta 1. punktā, ir līdzvērtīgi tiem, kas izmantoti šajā konvencijā.
- 21 Šis jēdziens ir jāinterpretē, citastarp ņemot vērā Monreālas konvencijas mērķi, kas ir starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikācija, vienādi un autonomi visā Savienībā un tās dalībvalstīs (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 6. maijs, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 21. punkts). Tātad ir jāņem vērā nevis dažādās nozīmes, kādas minētajam jēdzienam varētu tikt dotas

dalībvalstu tiesību aktos, bet vispārīgie starptautisko tiesību interpretācijas principi, kas ir saistoši Savienībai (pēc analogijas skat. spriedumu, 2019. gada 19. decembris, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 22 Šajā ziņā 1969. gada 23. maija Vīnes Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām (*Recueil des traités des Nations unies*, 1155. sēj., 331. lpp.) 31. pantā, kurā atspoguļotas vispārējās starptautiskās tiesības un kura normas ietilpst Savienības tiesību sistēmā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 27. februāris, *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, 58. punkts un tajā minētā judikatūra), ir precizēts, ka līgums ir jāinterpretē godprātīgi, atbilstoši parastajai nozīmei, kāda piešķirama tā noteikumiem attiecīgajā kontekstā, ņemot vērā tā priekšmetu un mērķi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 19. decembris, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 31. punkts un tajā minētā judikatūra). Turklāt šīs konvencijas 32. pantā kā papildu interpretācijas līdzekļi citastarp ir paredzēti attiecīgā nolīguma sagatavošanas darbi un apstākļi, kādos tas tika noslēgts.
- 23 Attiecībā uz Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā ietvertā jēdziena “miesas bojājums” parasto nozīmi ir jāuzsver – tāpat kā ģenerālvokāta secinājumu 25. punktā –, ka ar terminu “bojājumi” saprot slimības vai negadījuma izraisītas lokālas izmaiņas orgānā, audos vai šūnā, savukārt termins “miesas” norāda uz ķermeni, tātad dzīvas būtnes materiālo daļu.
- 24 Lai gan jēdzienu “miesas bojājums” tā parastajā nozīmē nevar interpretēt tādējādi, ka tas izslēgtu psihisku kaitējumu, kas saistīts ar šādu miesas bojājumu, citādi ir attiecībā uz – kā šajā gadījumā izriet no Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem – medicīniski pierādītu psihisku kaitējumu, kuram nav nekādas saiknes ar miesas bojājumu šā jēdziena parastajā nozīmē. Tāda interpretācija nozīmētu padarīt neskaidru nošķirumu starp miesas bojājumu un psihisko kaitējumu.
- 25 Tomēr apstākļi, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta formulējumā tika atstāts jēdziens “miesas bojājums”, vēl nenozīmē, ka šīs konvencijas autori katrā ziņā būtu paredzējuši saistībā ar “nelaimes gadījumu” šīs normas izpratnē izslēgt gaisa pārvadātāja atbildību, ja šis nelaimes gadījums pasažierim ir izraisījis psihisku kaitējumu, kas nav saistīts ne ar kādu miesas bojājumu, kuram ir tas pats cēlonis.
- 26 No sagatavošanas darbiem, kuru rezultātā tika pieņemta minētā konvencija, gan ir izsecināms, ka neviens no priekšlikumiem iekļaut Monreālas konvencijas tekstā tiešu formulējumu ar jēdzienu “psihisks kaitējums” netika atbalstīts. Tomēr, kā norādīts ģenerālvokāta secinājumu 41. punktā, no šiem sagatavošanas darbiem izriet arī tas, ka jēdziens “miesas bojājumi” tika izvēlēts, “tādēļ, ka dažās valstīs konkrētos apstākļos ir atlīdzināms psihiskā kaitējuma izraisīts kaitējums, ka šajā jomā attīstās tiesu prakse un ka nav paredzēts iejaukties šajā attīstībā, kas ir atkarīga no tiesu prakses jomās, kas nav saistītas ar starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem” (Monreālā 1999. gada 10.–28. maijā notikušās Starptautiskās gaisa tiesību konferences 6. plenārsēdes komitejas 1999. gada 27. maija sanāksmes protokols, I. sēj. – Protokoli, 243. lpp.).
- 27 Turklāt attiecībā uz Monreālas konvencijas mērķiem ir jāatgādina – šīs konvencijas otrajā un trešajā apsvērumā ir teikts, ka to vidū papildus Varšavas konvencijas modernizēšanai un pārstrādāšanai ir minama “patērētāju interešu aizsardzīb[as] starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu”, nodrošināšana, it īpaši saistībā ar nelaimes gadījumu, izmantojot regulējumu par gaisa pārvadātāju objektīvu atbildību. Tomēr šī nepieciešamība pēc taisnīgas kompensācijas, kurai būtu jānodrošina arī vienlīdzīga attieksme pret cietušajiem pasažieriem neatkarīgi no tā, vai viena un tā paša nelaimes gadījuma dēļ viņiem nodarīts vienlīdz smags fizisks vai psihisks kaitējums, tiktu

apšaubīta, ja Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts tiktu interpretēts tādējādi, ka tas liedz atlīdzināt psihisku kaitējumu, ko izraisījis šāds nelaimes gadījums, ja tas nav saistīts ar kādu miesas bojājumu.

- 28 Proti, tāda pasažiera situācija, kam nelaimes gadījuma dēļ nodarīts psihisks kaitējums, atkarībā no šā kaitējuma seku smaguma var izrādīties pielīdzināma tāda pasažiera situācijai, kuram nodarīts miesas bojājums.
- 29 Tātad ir uzskatāms, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ļauj atlīdzināt psihisku kaitējumu, ko izraisījis “nelaimes gadījums” šīs normas izpratnē un kas nav saistīts ar “miesas bojājumu” minētās normas izpratnē.
- 30 Tomēr, kā izriet no Monreālas konvencijas piektā apsvēruma, nepieciešamība pēc taisnīgas kompensācijas ir jāsaskaņo ar nepieciešamību saglabāt gaisa pārvadātāju un pasažieru “taisnīgu interešu līdzsvaru” (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2019. gada 19. decembris, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36. punkts, un 2021. gada 12. maijs, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, 36. punkts).
- 31 Tātad gaisa pārvadātāja atbildība uz Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta pamata iestājas vienīgi tad, ja vien attiecīgais pasažieris juridiski pienācīgi pierāda, citastarp – izmantojot medicīniskās ekspertīzes atzinumu un medicīnisko aprūpi apliecinošus dokumentus, ka “nelaimes gadījums” šīs normas izpratnē ir izraisījis to, ka viņa garīgā integritāte ir aizskarta tik smagi vai intensīvi, ka ir ietekmēts viņa vispārējais veselības stāvoklis – it īpaši psihosomatiskā ziņā –, un ja vien bez medicīniskās aprūpes nav iespējams šo kaitējumu mazināt.
- 32 Šāda interpretācija dod iespēju taisnīgi un atbilstoši atlīdzināšanas principam izmaksāt attiecīgajam pasažierim kompensāciju, vienlaikus dodot gaisa pārvadātājam iespēju aizsargāties pret krāpnieciskām prasībām piešķirt kompensāciju, kas tam uzliek pārmērīgu slogu sniegt atlīdzinājumu, kuru būtu grūti konstatēt un aprēķināt un kurš varētu traucēt vai pat paralizēt tā saimniecisko darbību (pēc analogijas skat. spriedumu, 2019. gada 19. decembris, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 40. punkts).
- 33 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka psihisks kaitējums pasažierim, ko izraisījis “nelaimes gadījums” šīs normas izpratnē un kas nav saistīts ar “miesas bojājumu” minētās normas izpratnē, ir jāatlīdzina tieši tāpat kā šāds miesas bojājums, ja vien attiecīgais pasažieris pierāda, ka viņa garīgā integritāte ir aizskarta tik smagi vai intensīvi, ka ir ietekmēts viņa vispārējais veselības stāvoklis, un ja vien bez medicīniskās aprūpes nav iespējams šo kaitējumu mazināt.

Par otro jautājumu

- 34 Ņemot vērā, ka otro jautājumu iesniedzējtiesa ir uzdevusi tikai gadījumam, ja atbilde uz pirmo jautājumu būtu noliedzīga, un ka uz to ir atbildēts apstiprinoši, atbilde uz otro jautājumu nav nepieciešama.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 35 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

Konvencijas par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas 1999. gada 28. maijā noslēgta Monreālā, ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK, 17. panta 1. punkts

ir jāinterpretē tādējādi, ka:

psihisks kaitējums pasažierim, ko izraisījis “nelaimes gadījums” šīs normas izpratnē un kas nav saistīts ar “miesas bojājumu” minētās normas izpratnē, ir jāatlīdzina tieši tāpat kā šāds miesas bojājums, ja vien attiecīgais pasažieris pierāda, ka viņa garīgā integritāte ir aizskarta tik smagi vai intensīvi, ka ir ietekmēts viņa vispārējais veselības stāvoklis, un ja vien bez medicīniskās aprūpes nav iespējams šo kaitējumu mazināt.

[Paraksti]