Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE IŠVADA,
pateikta 2019 m. rugsėjo 26 d.[1]

Byla C-532/18

GN, kuriai pagal įstatymą atstovauja HM,
prieš
ZU, Niki Luftfahrt GmbH bankroto administratorių

(*Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Monrealio konvencija – 17 straipsnio 1 dalis – Oro vežėjų atsakomybė keleiviams – Sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ – Keleivio sveikatos sutrikdymas dėl skrydžio metu lėktuve išpilto karšto gėrimo“

I. Įžanga

1. *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas siekiant, kad būtų išaiškinta Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo[2] (toliau – Monrealio konvencija) 17 straipsnio 1 dalis, t. y. nuostata, kurioje numatomos sąlygos, kai sveikatos sutrikdymą skrydžio metu patyręs keleivis gali pareikalauti patraukti atsakomybėn šį skrydį vykdžiusį oro vežėją.

2. Šis prašymas pateiktas nagrinėjant nepilnametės keleivės, atstovaujamos jos tėvo, ir oro transporto bendrovės bankroto administratoriaus ginčą. Ieškovė pagrindinėje byloje prašo kompensacijos dėl nudegimų, atsiradusių dėl nežinomos priežasties išsipylusio karšto gėrimo per tarpvalstybinį skrydį, vykdytą minėtos bendrovės.

3. Teisingumo Teismo pirmą kartą prašoma apibrėžti sąvokos „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, ribas, be kita ko, atsižvelgiant į taikymo kriterijus, kuriuos jau nustatė kai kurie nacionaliniai teismai. Kalbant konkrečiau, jo iš esmės klausiama, ar reikia, kad įvykis, atsitikęs lėktuve, būtų ne tik netikėtas, neįprastas ir nesusijęs su atitinkamu keleiviu, bet ir nulemtas skrydžiams tipiškos arba su jais susijusios rizikos. Dėl šioje išvadoje išdėstytų priežasčių manau, kad turi būti įvykdyti tik pirmieji iš šių kriterijų.

1 Originalo kalba: prancūzų.

2 Šią 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytą konvenciją Europos bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir jos vardu ji 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). Europos Sąjungai ši konvencija įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d.

II. Teisinis pagrindas

A. Monrealio konvencija

4. Monrealio konvencijos preambulės trečioje pastraipoje konkrečiai nustatyta, kad valstybės, šios konvencijos šalys, „pripaž[įsta] būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę“. Be to, jos penktoje pastraipoje nurodyta, kad „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“.

5. Monrealio konvencijos 17 straipsnio „Keleivio gyvybės atėmimas ir kūno sužalojimas. Bagažui padaryta žala“ 1 dalyje numatyta, kad „[v]ežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą [sutrikdymą], jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežasti[s], įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu“.

6. Šios konvencijos 20 straipsnyje „Atleidimas nuo atsakomybės“ nustatyta: „[j]eigu vežėjas įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo jo ar jos [savo] teises, neatsargumas, kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas, vežėjas visiškai ar dalinai atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui tiek, kiek toks neatsargumas ar neteisėtas veikimas arba neveikimas buvo žalos priežastis ar prisidėjo prie jos atsiradimo. Jeigu dėl keleivio gyvybės atėmimo ar sužalojimo kompensacijos reikalauja kitas asmuo, o ne pats keleivis, vežėjas taip pat visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės tiek, kiek jis įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė to keleivio neatsargumas ar kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas. Šis straipsnis taikomas visoms šios Konvencijos nuostatoms dėl atsakomybės, įskaitant 21 straipsnio 1 dalį“.

7. Minėtos konvencijos 21 straipsnis „Kompensacija keleivių gyvybės atėmimo ar sužalojimo atveju“ suformuluotas taip:

„1. Vežėjas negali išvengti atsakomybės arba ją riboti už žalą, kuri atsirado pagal 17 straipsnio 1 dalį ir neviršija 100 000 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui.

2. Vežėjas neatsako už tokią žalą, kuri atsirado pagal 17 straipsnio 1 dalį ir kuri kiekvienam keleiviui viršija 100 000 specialiųjų skolinimosi teisių, jeigu vežėjas įrodo, kad:

a) ši žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo arba

b) ši žala atsirado vien tiktai dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kito neteisėt[o] veikimo arba neveikimo.“

8. Šios konvencijos 29 straipsnyje „Reikalavimų pagrindas“ numatyta, kad, „[v]ežant 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, iš anksto nesprendžiant klausimo, kokie asmenys turi teisę pareikšti ieškinį bei kokios yra jų atitinkamos teisės. Bet kuriuo tokiu atveju baudiniai, pavyzdiniai arba bet kokie kiti neatlygintiniai nuostoliai negali būti išieškomi“.

B. Sąjungos teisė

9. Reglamento (EB) Nr. 889/2002[3], iš dalies keičiančio Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju[4], 5–7 ir 10 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

„(5) Bendrija Monrealio konvenciją pasirašė nurodydama ketinimą tapti šio susitarimo šalimi j[į] ratifikuodama.

(6) Reikia iš dalies keisti 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju, kad jis būtų suderintas su Monrealio konvencijos nuostatomis ir taip būtų sukurta vienoda atsakomybės tarptautiniame oro transporte sistema.

(7) Šis reglamentas ir Monrealio konvencija padidina keleivių bei jų išlaikytinių apsaugą ir negali būti aiškinami taip, kad jų apsauga būtų mažinama lyginant su šio reglamento priėmimo dieną galiojančiais teisės aktais.

<…>

(10) Kuriant saugią šiuolaikinę oro transporto sistemą, neribotos atsakomybės sistema mirties ar sužeidimo atveju keleiviams yra tinkama.“

10. Reglamento Nr. 2027/97 1 straipsnyje, iš dalies pakeistame Reglamentu Nr. 889/2002 (toliau – Reglamentas Nr. 2027/97), numatyta, kad „[š]is reglamentas įgyvendina atitinkamas Monrealio konvencijos nuostatas dėl keleivių ir jų bagažo vežimo oru ir nustato tam tikras papildomas nuostatas. Šio reglamento nuostatos taip pat taikomos ir oro transporto vežimui bet kurioje vienoje valstybėje narėje“.

11. Reglamento Nr. 2027/97 2 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „[š]iame reglamente vartojamos sąvokos, neapibrėžtos 1 dalyje, atitinka tas, kurios vartojamos Monrealio konvencijoje“.

12. Šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad „Bendrijos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos“.

III. Pagrindinė byla, prejudicinis klausimas ir procesas Teisingumo Teisme

13. 2015 m. rugpjūčio mėn. ieškovė pagrindinėje byloje, kuriai tuo metu buvo 6 metai, skrido maršrutu Ispanija–Austrija; skrydį vykdė oro transporto bendrovė *Niki Luftfahrt GmbH*, kuri yra pagal Austrijos teisę reglamentuojama bendrovė.

14. Vaikas sėdėjo šalia savo tėvo; šis skrydžio metu iš skrydžio palydovės gavo puodelį karštos kavos be dangtelio ir jį padėjo ant atlenkiamo staliuko priešais. Vėliau šis puodelis nuslydo, jo turinys išsiliejo ant vaiko, o šis patyrė dalies kūno antro laipsnio nudegimus. Nepavyko nustatyti, ar kavos puodelis nukrito dėl staliuko defekto, ar dėl lėktuvo vibracijos.

15. Ieškovė pagrindinėje byloje, atstovaujama savo tėvo, pareiškė ieškinį, juo prašoma iš *Niki Luftfahrt* priteisti 8 500 EUR kompensaciją žalai, kurią sukėlė nelaimingas atsitikimas minėto skrydžio metu, atlyginti, taip pat teismo bei advokato išlaidas ir palūkanas, remiantis Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalimi.

3 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (OL L 140, 2002, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246).

4 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (OL L 285, 1997, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489).

16. Oro transporto bendrovės, kuriai iškelta bankroto byla, bankroto administratorius nurodė nesutinkantis, kad kyla tokia atsakomybė, ir teigė, kad nebuvo nelaimingo atsitikimo, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, nes kavos puodelis neišsipylė dėl „staigaus ir netikėto įvykio“. Bet kuriuo atveju tai nebuvo tipiška „su skrydžiais susijusi rizika“, nors tokia sąlyga taip pat turi būti įvykdyta.

17. 2015 m. gruodžio 15 d. sprendimu *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) patenkino ieškovės pagrindinėje byloje ieškinį. Šis teismas nusprendė, kad nagrinėjamo atvejo aplinkybėmis įvyko „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, nes kava išsiliejo dėl „neįprasto, išorės poveikio nulemto įvykio“. Be to, jis nusprendė, kad pasireiškė „skrydžiams tipiška rizika“, nes skrisdamas orlaivis pasvyra skirtingais kampais, todėl jame ant horizontalaus paviršiaus pastatyti daiktai gali slysti net jam nebūtinai darant kokį nors manevrą. Galiausiai jis konstatavo, kad oro vežėjo kaltės nėra, motyvuodamas tuo, kad karštų gėrimų tiekimas puodeliuose be dangtelio yra dažnas ir socialiai priimtinas reiškinys.

18. 2016 m. rugpjūčio 30 d. sprendimu *Oberlandesgericht Wien* (Vienos aukštesnysis apygardos teismas, Austrija) pakeitė pirmąja instancija priimtą sprendimą, nusprendęs, kad oro vežėjo atsakomybės nėra, nes Monrealio konvencijos 17 straipsnis taikomas tik nelaimingiems atsitikimams, kuriuos lemia „skrydžiams tipiška rizika“, ir kad šiuo atveju ieškovė pagrindinėje byloje negalėjo pateikti tokio įrodymo.

19. *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas), gavęs skundą *kasacine tvarka*, 2018 m. birželio 26 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismo kanceliarija gavo 2018 m. rugpjūčio 14 d., nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar oro vežėjo atsakomybę pagrindžiančiu „nelaimingu atsitikimu“, kaip jis suprantamas pagal [Monrealio] konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, laikomas atvejis, kai skrendančiame lėktuve ant atlenkiamo staliuko, pritvirtinto prie priekyje esančios sėdynės, pastatytas karštos kavos puodelis dėl nepaaiškinamos priežasties pradeda slysti ir nukrenta, apiplikydamas keleivį?“

20. Rašytines pastabas Teisingumo Teismui pateikė atsakovė pagrindinėje byloje, Lenkijos vyriausybė ir Europos Komisija. Per 2019 m. birželio 19 d. posėdį Prancūzijos vyriausybė ir Komisija pateikė žodines pastabas.

IV. Analizė

A. Pirminės pastabos

21. Pirmiausia reikia pažymėti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad Monrealio konvencija taikoma pagrindinės bylos aplinkybėmis, nes skrydis, per kurį atsitiko ginčijamas įvykis, yra tarptautinis, kaip tai suprantama pagal šios konvencijos 1 straipsnį, kadangi išvykimo ir paskirties vietos yra dviejų valstybių, šios konvencijos šalių, teritorijoje[5]. Šiuo aspektu pažymėtina, kad srityse, kurioms taikoma Monrealio konvencija, valstybės narės perdavė Sąjungai savo

5 T. y. atitinkamai Ispanijos Karalystėje ir Austrijos Respublikoje.

kompetenciją atsakomybės dėl žalos, kilusios keleivio mirties ar sužalojimo atveju, srityje [6], ir kad Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog „Bendrijos oro vežėjo“ [7] atsakomybę keleiviams, kaip atrodo ir nagrinėjamu atveju, reglamentuoja visos minėtos konvencijos nuostatos, susijusios su šia atsakomybe [8].

22. Taip pat reikia priminti [9], kad Monrealio konvencijos nuostatos yra Sąjungos teisinės sistemos sudedamoji dalis [10], todėl Teisingumo Teismas turi jurisdikciją priimti sprendimą dėl jų išaiškinimo, laikydamasis Sąjungai privalomų tarptautinės teisės normų, visų pirma Vienos konvencijos 31 straipsnio [11], pagal kurį sutartis turi būti aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastą reikšmę sutarties kontekste ir į sutarties dalyką bei jos tikslą [12]. Be to, atsižvelgdamas į Monrealio konvencijos tikslą suvienodinti taisykles, susijusias su tarptautiniu oro transportu, Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad šioje konvencijoje esančios sąvokos, kurios joje neapibrėžtos, turi būti aiškinamos „vienodai ir savarankiškai, nesvarbu, kad valstybės šios konvencijos šalys savo nacionalinėje teisėje šią sąvoką aiškina įvairiai“ [13].

23. Galiausiai iš suformuotos Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad pagal prejudicinio sprendimo priėmimo procedūrą tik nacionaliniai teismai turi nustatyti faktines ir teisines ginčo, kurį jie turi išspręsti, aplinkybes [14]. Todėl pažymėtina, kad, kaip tai aiškiai nurodyta prejudiciniame klausime, šiuo atveju yra konstatuota, kad neįmanoma nustatyti priežasties, dėl kurios kavos puodelis išsiliejo ant ieškovės pagrindinėje byloje. Be to, iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad prieštaravimas, grindžiamas pačios nukentėjusiosios kalte, kurį iš pradžių buvo pateikusi atsakovė pagrindinėje byloje, jau nebėra nagrinėjamas nacionaliniame procese [15]. Taigi Teisingumo Teismas turi priimti sprendimą dėl prašomo išaiškinimo, remdamasis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teiginiais.

6 Šiuo klausimu žr. deklaracijos dėl Europos Bendrijos kompetencijos srityse, kurios reglamentuojamos Monrealio konvencijoje, 4 punktą; deklaracija pateikta 2004 m. balandžio 29 d. Bendrijos ratifikavimo dokumente ir šiuo interneto adresu: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Minėto reglamento 2 straipsnio 1 dalies b punkte jis apibrėžiamas kaip oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, valstybės narės išduotą pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3), kuris 2008 m. lapkričio 1 d. buvo panaikintas ir pakeistas 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008, p. 3), nuostatas.

8 Žr., be kita ko, 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimą *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, 18 punktas), 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimą *Espada Sánchez ir kt.* (C-410/11, EU:C:2012:747, 19 punktas), 2015 m. vasario 26 d. Sprendimą *Wucher Helicopter ir Euro-Aviation Versicherung* (C-6/14, EU:C:2015:122, 35 punktas) ir 2015 m. rugsėjo 9 d. Sprendimą *Prüller-Frey* (C-240/14, EU:C:2015:567, 25 ir paskesni punktai).

9 Taip pat žr. mano išvadą byloje *Guaitoli ir kt.* (C-213/18, EU:C:2019:524, 29 punktas).

10 Skaičiuojant nuo įsigaliojimo datos, nurodytos šios išvados 2 išnašoje.

11 1969 m. gegužės 23 d. Vienoje sudaryta Konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės (*Recueil des traités des Nations unies*, 1155 t., p. 331).

12 Žr., be kita ko, 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimą *Espada Sánchez ir kt.* (C-410/11, EU:C:2012:747, 20–22 punktai), 2016 m. vasario 17 d. Sprendimą *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, 23 ir 24 punktai) ir 2018 m. balandžio 12 d. Sprendimą *Finnair* (C-258/16, EU:C:2018:252, 19–22 punktai).

13 Šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimą *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, 21 ir 22 punktai), susijusį su sąvoka „žala“, kuria grindžiama minėtos konvencijos 22 straipsnio 2 dalis.

14 Pagal SESV 267 straipsnį, pagrįstą aiškiu nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo funkcijų atskyrimu, bet koks faktinių aplinkybių vertinimas priklauso minėtų teismų kompetencijai (žr., be kita ko, 2012 m. liepos 19 d. Sprendimo *Garkalns*, C-470/11, EU:C:2012:505, 30 punktą; taip pat 2018 m. rugpjūčio 7 d. Sprendimo *Prenninger ir kt.*, C-329/17, EU:C:2018:640, 27 punktą).

15 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nenurodo, ar vykstant procesui pagrindinėje byloje buvo diskutuota apie galimą sužalotos nepilnametės ir (arba) jos tėvo, kuris naudojosi puodeliu ir jai atstovauja šiame teismo procese, kaltę.

B. Dėl sąvokos „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį

1. Dėl prejudicinio klausimo dalyko ir pateiktų argumentų

24. Šioje byloje Teisingumo Teismo *iš esmės* prašoma nustatyti, ar sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, turi būti aiškinama kaip apimanti atvejį, kai skrendančiame lėktuve ant atlenkiamo staliuko pastatytas karštos kavos puodelis dėl nepaaiškinamos priežasties išvirsta, apiplikydamas keleivį, kuris dėl šios priežasties galėtų, remdamasis minėta nuostata, reikalauti, kad atitinkamas oro vežėjas jam sumokėtų kompensaciją dėl šio sveikatos sutrikdymo.

25. Nors prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimas suformuluotas siejant jį su konkrečiomis ginčo pagrindinėje byloje aplinkybėmis, vis dėlto manau, jog pageidautina, kad Teisingumo Teismas pateiktų atsakymą, taikomą ne tik šiam konkrečiam atvejui, bet pasinaudotų jam šiuo atveju suteikta galimybe pateikti nurodytos sąvokos išaiškinimą, nustatant abstrakčius, taigi, platesnės taikymo srities, vertinimo kriterijus[16]. Pažymėtina, kad ši byla yra pirmoji, kurioje Teisingumo Teismo prašoma išaiškinti minėtą sąvoką.

26. Šiuo klausimu reikia, kaip tai padarė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, konstatuoti, kad Monrealio konvencijoje *nėra pateikta* sąvokos „nelaimingas atsitikimas“ *apibrėžtis*, nors akivaizdu, kad toks įvykis yra lemiama sąlyga, kad galėtų kilti oro vežėjo atsakomybė pagal minėtos konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, kai keleivis patiria fizinę žalą (sveikatos sutrikdymas arba gyvybės atėmimas)[17]. Be to, šis terminas vartojamas lygiavertėje nuostatoje – Varšuvos konvencijos 17 straipsnyje[18]; šią konvenciją pakeitė Monrealio konvencija[19], tačiau ši sąvoka nebuvo apibrėžta ir pirmajame dokumente.

27. Vis dėlto kai kurie nacionaliniai teismai suformavo jurisprudenciją, kuria tiesiogiai remiasi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas; ji susijusi su sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Varšuvos konvenciją ir (arba) Monrealio konvenciją[20]. Pažymėtina, kad nepaisydamas Varšuvos konvencijos 17 straipsnio ir Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies skirtumų laikausi nuomonės, jog vis dėlto pastarąją nuostatą taip pat reikėtų aiškinti remiantis sprendimais, susijusiais su pirmąja šių nuostatų, atsižvelgiant į tai, kad iš esmės jos yra lygiavertės[21].

16 Iš tikrųjų, vykdant SESV 267 straipsnyje nustatytą nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo, kurie turi tiesiogiai ir abipusiai prisidėti prie vienodo Sąjungos teisės taikymo visose valstybėse narėse, bendradarbiavimą, Teisingumo Teismas gali, remdamasis prejudicinio klausimo formuluote ir atsižvelgdamas į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pateiktą informaciją, atrinkti tai, kas susiję su Sąjungos teisės aiškinimu. Taip buvo pripažinta, kad tuo atveju, kai pateiktu klausimu, atrodo, siekiama tiesiogiai pritaikyti Sąjungos teisę ginčui pagrindinėje byloje, teismas iš tikrųjų nori šios teisės išaiškinimo, kad galėtų išspręsti tą bylą (žr., be kita ko, 1979 m. sausio 18 d. Sprendimo *van Wesemael ir kt.*, 110/78 ir 111/78, EU:C:1979:8, 21 punktą; 2011 m. lapkričio 17 d. Sprendimo *Jestel*, C-454/10, EU:C:2011:752, 21 punktą; 2012 m. lapkričio 8 d. Sprendimo *Gülbahce*, C-268/11, EU:C:2012:695, 32 punktą; 2014 m. vasario 13 d. Sprendimo *Crono Service ir kt.*, C-419/12 ir C-420/12, EU:C:2014:81, 28 ir 29 punktus).

17 Be to, Reglamento Nr. 2027/97 2 straipsnio 2 dalyje daroma nuoroda į Monrealio konvenciją, kiek tai susiję su sąvokomis, pavyzdžiui, „nelaimingo atsitikimo“ sąvoka, kurios šiame reglamente nurodytos, tačiau neapibrėžtos.

18 Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašyta 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje. Reikia pažymėti, kad terminas „nelaimingas atsitikimas“ taip pat buvo vartojamas (tačiau nepateikiant išsamesnės informacijos) šios konvencijos 30 straipsnio 2 dalyje, kurioje jis susijęs su nagrinėjamai bylai nereikšmingu oro transportu, kai vežimą vykdo keli oro vežėjai vienas po kito.

19 Žr. Monrealio konvencijos preambulę ir 55 straipsnį.

20 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas remiasi F. Reuschle, *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, 2-asis leidimas, 2011, Monrealio konvencijos 17 straipsnio komentaras, ypač 13 ir paskesni punktai.

21 Dėl šios nacionalinių teismų jurisprudencijos taip pat žr. šios išvados 43 ir paskesnius punktus.

28. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, jog Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis šiuo atveju yra taikoma, nes ieškovės pagrindinėje byloje patirtą sveikatos sutrikdymą lėmė, remiantis minėtų teismų vartojamais žodžiais, „staigus“ įvykis, nulemtas „su [nukentėjusiu asmeniu] nesusijusio veiksmo“, dėl kurio jam padaryta „netikėta žala“. Jis pažymi, kad pagrindinėje byloje iš esmės ginčijamasi dėl to, ar sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, reiškia, kad turi būti ne tik tenkinami nurodyti kriterijai, bet ir pasireikšti „*skrydžiams tipiška rizika*“ [22].

29. Šis teismas nurodo, kad yra *keli* prieštaringi *požiūriai* dėl būtinybės įvykdyti pastarąjį kriterijų, atsižvelgiant į kai kuriuos valstybių, Varšuvos konvencijos ir (arba) Monrealio konvencijos šalių, teismų priimtus sprendimus, taip pat įvairių nuomonių doktrinoje.

30. Remiantis vienu iš požiūrių, kurio, kaip teigia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, laikomasi didžiojoje dalyje Vokietijos doktrinos ir jurisprudencijos [23], nagrinėjama sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ turėtų apimti tik tuos atvejus, kai pasireiškia rizika, kurią tipiškai lemia orlaivio sandara, jo būklė arba valdymas [24] arba įlaipinant ar išlaipinant naudojama aviacijos įranga. Tai pagrindžiama aplinkybe, kad valstybės, Monrealio konvencijos šalys, nenorėjo, kad oro vežėjai prisiimtų bendrą kasdienio gyvenimo riziką. Todėl sužeistam asmeniui tenka pareiga įrodyti, kad buvo rizika, kuri būdinga tik oro transporto sričiai. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad nagrinėjamu atveju nėra galimybės nustatyti įvykio, dėl kurio kilo ginčas, priežasties, toks aiškinimas reikštų, kad ieškovės pagrindinėje byloje pareikštas ieškinys turėtų būti atmestas.

31. Priešingai, pagal kitą požiūrį tam, kad būtų galima remtis Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalimi, atsižvelgiant į šios nuostatos formuluotę, į ja nustatytą atsakomybės režimą ir būtinybę išsaugoti jos veiksmingumą, nereikia įrodyti, kad buvo skrydžiams tipiška rizika. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas laikosi nuomonės, kad pastarieji argumentai įtikinami. Jis pažymi, kad remdamiesi šiais argumentais kai kurie autoriai priėjo prie išvados, jog, be kita ko, ant keleivio kūno išsipylęs karštas gėrimas yra „nelaimingas atsitikimas“, dėl kurio gali kilti oro vežėjo atsakomybė [25]. Toks aiškinimas pagrindinėje byloje lemtų, kad būtų pripažinta oro vežėjo atsakomybė.

32. Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo kitą požiūrį, vadinamąjį „tarpinį sprendimą“, kuriuo remiantis minėto 17 straipsnio 1 dalyje numatyta atsakomybė kiltų vien dėl to, kad nagrinėjamas įvykis įvyko lėktuve arba įlaipinant ar išlaipinant keleivius, ir nereikia, kad pasireikštų skrydžiams tipiška rizika, tačiau oro vežėjas gali išvengti šios atsakomybės įrodęs, kad tai nesusiję su orlaivio sandara arba valdymu. Šiuo atveju remiantis tokiu aiškinimu reikėtų pripažinti atsakovės pagrindinėje byloje atsakomybę, atsižvelgiant į tai, kad negalėjo būti nustatyta nelaimingo atsitikimo priežastis.

22 Originale vokiečių kalba išskirtas žodžių junginys: „ein für die Luftfahrt typisches Risiko“.

23 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas cituoja R. Schmid, „Artikel 17“, *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Vokietija, 2016, 16 ir 17 punktai (taip pat žr. versiją anglų kalba R. Schmid, „Article 17“, *Montreal Convention*, Kluwer, Nyderlandai, 2006, 16 ir 17 punktai), taip pat E. Ruhwedel, *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Kelnas, 3-iasis leidimas, 1998, 331 punktas. Be to, jis remiasi 2017 m. lapkričio 21 d. *Bundesgerichtshof* (Vokietijos federalinis teisingumo teismas) sprendimu (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), tačiau pažymi, kad jame reikalaujama tik to, kad būtų „ryšys“ su skrydžiams tipiška rizika. Žr. už šį sprendimą ankstesnę jurisprudenciją: 2005 m. gruodžio 16 d. *Landgericht Frankfurt* (Frankfurto apygardos teismas, Vokietija) sprendimą (NJW-RR 2006, 704) ir E. Führich, *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C.H. cituotą jurisprudenciją, C. H. Beck, Miunchenas, 2015, p. 1059.

24 Rizika, kuri gali kilti dėl, pavyzdžiui, lėktuvo skridimo aukščio arba pasikeitusio greičio.

25 Šiuo klausimu sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą minimas F. Reuschle, *op. cit.* 20 išnaša, 15 punktas; M. Stefula, *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Viena, 2001, 123 ir 136 punktai (taip pat žr. šios knygos santrauką, parengtą W. Müller-Rostin, *NZV*, 2002, p. 75); dėl Varšuvos konvencijos 17 punkto žr. H.-P. Kehrberger, „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie“, *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlynas, 1997, 129 ir 130 punktai.

33. Šios įvairios nuomonės pateikiamos nagrinėjamoje byloje *Teisingumo Teismui pateiktose pastabose*. Atsakovė pagrindinėje byloje tvirtina, kad oro vežėjo atsakomybė Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies pagrindu gali kilti tik tuo atveju, kai nelaimingas atsitikimas – staigus ir netikėtas įvykis, įvykęs dėl išorinio poveikio, – įvyko dėl skrydžiams tipiškos rizikos. Tačiau sveikatos sutrikdymo, kurį gali sukelti karšto gėrimo išliejimas, rizika taip pat gali pasireikšti asmeniniame gyvenime [26].

34. Lenkijos vyriausybės nuomone, reikalavimas dėl skrydžiams tipiškos rizikos buvimo netaikytinas, tačiau būtinas įtikinamas priežastinis ryšys tarp atitinkamo įvykio – kuris turėtų būti staigus, netikėtas ir nesusijęs su keleiviu – ir orlaivio judėjimo arba valdymo, t. y. ryšys, kuris nagrinėjamu atveju yra [27].

35. Prancūzijos vyriausybė ir Komisija [28] mano, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas atvejis tikrai patenka į sąvoką „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal minėto 17 straipsnio 1 dalį, nes tai yra netikėtas įvykis, įvykęs skrydžio metu, kuris nėra susijęs su nukentėjusiu asmeniu, ir nereikia įrodyti nei skrydžiams tipiškos rizikos buvimo (kaip teigia atsakovė pagrindinėje byloje), nei priežastinio ryšio su šiais skrydžiais; šiam požiūriui pritaria Lenkijos vyriausybė. Dėl toliau nurodytų priežasčių tokia yra ir mano nuomonė, kuri atitinka minėtas aiškinimo taisykles [29].

2. Dėl pažodinio aiškinimo

36. Pirmiausia dėl Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies formuluotės reikia priminti [30], kad tik šešios šios konvencijos kalbinės versijos buvo pripažintos „autentiškomis“, trys iš jų – oficialiosiomis Sąjungos kalbomis, t. y. anglų, ispanų ir prancūzų [31].

37. Šio 17 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad „[v]ežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą [sutrikdymą], jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežasti[s], įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu“.

38. Iškart reikia konstatuoti, kaip tai padarė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kad Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje nėra nustatyta reikalavimo, kad oro vežėjo atsakomybė šios nuostatos pagrindu galėtų kilti tik tuo atveju, jeigu įvykis, dėl kurio kyla ginčas, atsitiko dėl skrydžiams tipiškos rizikos, kaip tvirtina atsakovė pagrindinėje byloje, arba tarp šio įvykio ir orlaivio sandaros ar valdymo yra priežastinis ryšys, kaip teigia Lenkijos vyriausybė. Taigi manau, kad jeigu minėtos konvencijos autoriai būtų norėję nustatyti tokius griežtus kriterijus, jie tai būtų aiškiai nurodę [32], tačiau šiuo atveju taip nėra. Be to, tokio siekio nematyti ir iš konvencijos parengiamųjų darbų [33].

26 Siekdama pateikti pavyzdį, kokia galėtų būti rizika, konkrečiai susijusi su orlaivio valdymu, skirtingai nei bendros rizikos kasdieniame gyvenime atveju, atsakovė pagrindinėje byloje kalba apie karšto gėrimo išsiliejimą dėl turbulencijų, skrydžio aukščio, orlaivio kampo pakeitimo arba dėl staliuko defekto, t. y. aplinkybių, kurios pagrindinėje byloje nėra nustatytos.

27 Lenkijos vyriausybė mano, kad toks ryšys kyla dėl aplinkybės, kad karštų gėrimų pateikimas kelionės metu yra įprasta oro ar kitų vežėjų praktika, kuri gali būti sudėtinė vežimo paslaugos dalis arba papildoma tiesiogiai su vežimu susijusi paslauga.

28 Pažymėtina, kad per teismo posėdį Komisija paaiškino savo nuomonę, patvirtindama, kad pritaria Prancūzijos vyriausybės pateiktai nuomonei.

29 Žr. šios išvados 22 punktą.

30 Taip pat žr. mano išvadą byloje *Guaitoli ir kt.* (C-213/18, EU:C:2019:524, 58 punktas).

31 Dėl atsižvelgimo į šešias kalbines versijas, kuriomis buvo parengta Monrealio konvencija (t. y. anglų, arabų, kinų, ispanų, prancūzų ir rusų kalbomis), žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimą *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, 24 punktas); taip pat 2016 m. vasario 17 d. Sprendimą *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, 23 ir 31–34 punktai).

32 Dėl palyginimo žr. išsamią žodžio „avarija“ apibrėžtį, pateiktą 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (OL L 295, 2010, p. 35), 2 straipsnyje (skirtingai nei Monrealio konvencija, šis reglamentas, kaip nurodyta jo 1 straipsnyje, nereglamentuoja oro vežėjų atsakomybės).

33 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasis 23 išnašoje nurodytu *Bundesgerichtshof* (Vokietijos federalinis teisingumo teismas) sprendimu, pažymi, kad rengiant Monrealio konvenciją nebuvo siekiama šios sąvokos taikyti tik tiems atvejams, kai atsiranda skrydžiams tipiška rizika. Pažymėtina, kad šio sprendimo 21 punkte nurodyta, jog remiantis tarptautinės konferencijos, kurioje buvo priimta ši konvencija, protokolais, siekiant konstatuoti nelaimingą atsitikimą nėra nustatyta sąlyga, kad būtų kilęs aviacijai būdingas pavojus.

39. Taip pat pažymėtina, kad, kaip nurodė ir Prancūzijos vyriausybė, šio 17 straipsnio 1 dalyje buvo padarytas svarbus patikslinimas, palyginti su atitinkama Varšuvos konvencijos nuostata [34], kuri galiojo anksčiau, t. y. įterpti žodžiai „par cela seul“ (versijoje prancūzų kalba) [35]; tai rodo, kad minėti autoriai nenorėjo nustatyti kitų oro vežėjo atsakomybės kilimo sąlygų nei „nelaimingas atsitikimas“, įvykęs tokiomis aplinkybėmis ir sukeliantis tokias pasekmes, kurios toliau nurodytos minėto 17 straipsnio 1 dalyje. Manau, kad remiantis šiuo paaiškinimu darytina išvada, jog sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, turi būti aiškinama taip, kad nebūtų siaurinama materialinė jos taikymo sritis.

40. Kiek tai susiję su šia sąvoka, reikia konstatuoti, kad Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje žodžiai, vartojami kalbant apie oro vežėjo atsakomybę keleivio gyvybės atėmimo arba sveikatos sutrikdymo atveju, nėra tapatūs formuluotei, esančiai minėtos konvencijos 17 straipsnio 2 dalyje ir 18 straipsnyje, kalbant apie oro vežėjo atsakomybę sunaikinus, praradus arba sugadinus atitinkamai įregistruotą bagažą ir krovinį. Iš tikrųjų, priešingai nei pirmojoje nuostatoje, pastarosiose kalbama ne apie „nelaimingą atsitikimą“, bet apie paprastą „atsitikimą“, kuris buvo žalos įregistruotam bagažui ir kroviniui atsiradimo priežastis [36]. Manau, kad iš šio skirtumo matyti, jog siekiant taikyti minėto 17 straipsnio 1 dalį reikia, kad įvykis, dėl kurio buvo atimta keleivio gyvybė arba jis sužalotas, ne tik atsitiktų lėktuve arba įlaipinimo ar išlaipinimo metu [37], bet ir galėtų būti laikomas „nelaimingu atsitikimu“, atsižvelgiant į kriterijus, kuriuos turi nustatyti Teisingumo Teismas.

41. Nors Monrealio konvencijoje terminas „nelaimingas atsitikimas“ (*pranc*. „accident“) vartojamas kelis kartus, jis nėra paaiškintas kitose nuostatose, kuriose pateikiamas [38]. Šios konvencijos 28 straipsnyje, susijusiame su išankstiniais mokėjimais keleivių gyvybės atėmimo arba kūno sužalojimo atveju, tik nurodyta, kad tokia žala turi kilti dėl „orlaivio avarijos“ [39], tačiau daugiau informacijos nepateikta.

42. Primenu, kad pagal Vienos konvencijos 31 straipsnį Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje nurodyta sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ turi būti aiškinama remiantis „įprast[a] [atitinkamo žodžio] reikšme“.

43. Šiuo klausimu taip pat, kaip prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas ir visos šalys, šioje byloje pateikusios pastabas, manau, kad reikia atsižvelgti į tai, kaip minėtą sąvoką aiškina įvairūs *valstybių*, Varšuvos konvencijos ir (arba) Monrealio konvencijos *šalių, teismai* [40], siekiant galimai pasiremti šiais jurisprudencijoje suformuotais precedentais, nors jie nesaisto Teisingumo Teismo.

44. Pirma, pažymėtina, kad, nors esama tam tikrų nacionalinių teismų vartojamų terminų skirtumų, kai kurie kriterijai buvo plačiai pripažinti kaip reikšmingi vertinant sąvoką „nelaimingas atsitikimas“, pateiktą Varšuvos konvencijos 17 straipsnyje ir Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje. Šie teismai iš esmės laikosi nuomonės, kad nukentėjusysis turi įrodyti, kad įvykis, atsitikęs vykdant skrydį, t. y. arba orlaivyje, arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu, dėl kurio atsirado nurodyta fizinė

34 Varšuvos konvencijos 17 straipsnyje buvo nurodyta, kad „[v]ežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sutrikdymą, *jei* nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežasti[s], įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu“ (pasviruoju šriftu išskirta mano).

35 Tokia formuluotė yra tiek Monrealio konvencijos 17 straipsnio versijoje prancūzų kalba, tiek anglų („upon condition only“) ir ispanų („por la sola razón“) kalbomis.

36 Taip nustatyta Monrealio konvencijos versijoje prancūzų kalba; taip pat jos versijoje anglų kalba (vartojami žodžiai „accident“ ir „event“) ir ispanų kalba (vartojami žodžiai „accidente“ ir „hecho“).

37 Pažymėtina, kad Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis taikoma laiko tarpui, ilgesniam už paties skrydžio, kuris tęsiasi nuo orlaivio pakilimo iki jo nusileidimo, trukmę.

38 T. y. Monrealio konvencijos 28 straipsnyje „Išankstiniai mokėjimai“, 33 straipsnio „Teismingumas“ 2 ir 3 dalyse ir 36 straipsnio „Nuoseklieji vežimai“ 2 dalyje.

39 Tas pats pasakytina ir apie versijas anglų kalba („aircraft accidents“) bei ispanų kalba („accidentes de aviación“). Remiantis F. Reuschle (*op. cit.*, 20 išnaša, 26 punktas), reikia išskirti paties orlaivio avarijas (pavyzdžiui, jo kritimą), apie kurį kalbama Monrealio konvencijos 28 straipsnyje, ir nelaimingus atsitikimus orlaivyje, tačiau sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal 17 straipsnį, apima ir avariją, ir nelaimingą atsitikimą. Pritariu šiam argumentui, tačiau šįkart nenagrinėsiu minėto 28 straipsnio.

40 Žr. šios išvados 27 ir paskesnius punktus.

žala, yra, pirma, „staigus“ arba „neįprastas“ ir, antra, nulemtas „išorinio“, su atitinkamu keleiviu nesusijusio poveikio [41]. Kitaip tariant, „nelaimingu atsitikimu“ negali būti laikomas žalą sukėlęs veiksmas, kurį lėmė paties nukentėjusiojo asmens reakcija į įprastą, normalų ir numatomą orlaivio valdymą, arba jeigu ji atsirado dėl anksčiau susiklosčiusios nukentėjusiojo asmens sveikatos būklės. Sutarimas dėl tokių vertinimo veiksnių visų pirma matyti [42] iš JAV [43], Vokietijos [44] ir Prancūzijos [45] teismų jurisprudencijos. Šioje byloje pateiktos pastabos šiuo klausimu sutampa.

45. Manau, kad šiuos kriterijus, kurie visiškai atitinka įprastą atitinkamo žodžio apibrėžtį [46], taip pat galėtų veiksmingai patvirtinti Teisingumo Teismas šioje byloje, siekdamas nustatyti, kurie atvejai gali būti pripažįstami „nelaimingu atsitikimu“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį. Šiuo klausimu reikia priminti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas laikosi nuomonės (manau – pagrįstai), kad ankstesniuose šios išvados punktuose nurodyti kriterijai yra įvykdyti tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje [47]. Taip pat nacionaliniai teismai, be kita ko, JAV teismai [48], yra nusprendę, kad karšto gėrimo išpylimas ant orlaivio keleivio yra „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Varšuvos konvencijos 17 straipsnį.

46. Antra, kaip nurodyta sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, reikia konstatuoti, kad vis dėlto yra prieštaringų nuomonių dėl to, ar, remiantis minėtomis nuostatomis, dar reikėtų reikalauti tikrinti atitiktį papildomam kriterijui, susijusiam su „skrydžiams tipiškos rizikos“ buvimu. Atsakovė pagrindinėje byloje tvirtina, kad šis kriterijus buvo nustatytas Austrijos teismų jurisprudencijoje [49], tačiau prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla abejonių dėl tokios nuomonės teisingumo, ypač atsižvelgiant į tai, kaip keičiasi Vokietijos teismų jurisprudencija, t. y. šiam kriterijui yra teikiama vis mažesnė reikšmė [50]. Be to, nors kai kurie JAV teismai savo jurisprudencijoje taikė

41 Pažymėtina, kad nereikėtų painioti patikrinimo, ar nurodyta žala nėra sukelta atitinkamo keleivio būklės, kuris atliekamas tada, kai įvykis, dėl kurio kilo ginčas, pripažįstamas, kai reikia, „nelaimingu atsitikimu“, kurio pagrindu gali kilti oro vežėjo atsakomybė pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, su vėlesniu klausimu, ar gynyba įrodė, kad šis keleivis prisidėjo – savo veiksmais ar neveikimu – prie žalos jam atsiradimo, todėl oro vežėjas galėtų būti atleistas nuo atsakomybės pagal šios konvencijos 20 straipsnį.

42 Taip pat žr. Mercadal, B., „Transports aériens“, *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Paryžius, 2000, 110 ir paskesni punktai; Grigorieff, C.-I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal“, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, Nr. 4, p. 662–665, ir Letacq, F., „Fascicule 925“, *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Paryžius, 2018, 70 punktas.

43 Žr. visų pirma 1985 m. kovo 4 d. *U.S. Supreme Court* (Jungtinių Amerikos Valstijų Aukščiausiasis Teismas) sprendimą *Air France prieš Saks* (470 U.S. 392 (1985), su kuriuo galima susipažinti šiuo interneto adresu: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/). Šiame sprendime, kuriame padaryta principinė išvada šiuo klausimu, nurodyta, kad sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Varšuvos konvencijos 17 straipsnį, kuris buvo „drafted in French by continental jurists“, apima „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger“, o ne atvejį, kai „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft“, ir kad „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger“ (pasviruoju šriftu išskirta mano).

44 Žr., be kita ko, Vokietijos teismų sprendimus, nurodytus F. Reuschle, *op. cit.*, 20 išnaša, 13 punktas.

45 Žr. ne tik autorių (*op. cit.*, 42 išnaša) nurodytus Prancūzijos teismų sprendimus, bet ir 2014 m. sausio 15 d. *Cour de cassation* (Kasacinis Teismas, Prancūzija) 1-osios civilinių bylų kolegijos sprendimą (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, taip pat jurisprudencijos precedentus, paminėtus šiuo interneto adresu:
https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Žodis „nelaimingas atsitikimas“ kilęs iš lotyniško žodžio *accidens* („kas atsitinka atsitiktinai“) ir teisės terminų žodyne (Cornu, G. ir kt., *Vocabulaire juridique*, 12-asis leidimas, PUF, Paryžius, 2018, p. 11) apibrėžiamas kaip „nesąmoningas, nenumatytas žalą sukeliantis įvykis arba atsitikimas“ arba „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm“, kaip nurodyta *Encyclopædia Britannica* (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 Žr. šios išvados 28 punktą.

48 Žr., be kita ko, 1988 m. birželio 17 d. *U.S. District Court of Puerto Rico* (Puerto Riko apygardos federalinis teismas, Jungtinės Amerikos Valstijos) sprendimą *Diaz Lugo prieš American Airlines, Inc.* (686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), su kuriuo galima susipažinti šiuo interneto adresu: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/), ir 2007 m. gegužės 15 d. *U.S. District Court of California* (Kalifornijos apygardos federalinis teismas, Jungtinės Amerikos Valstijos) sprendimą *Wipranik prieš Air Canada ir kiti* (2007 WL 2441066, su kuriuo galima susipažinti šiuo interneto adresu: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf.

49 Šiuo klausimu atsakovė pagrindinėje byloje nurodo 2015 m. liepos 2 d. *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas) sprendimą (2 Ob 58/15s), su kuriuo galima susipažinti šiuo interneto adresu:
https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf.

50 Žr. šio teismo argumentus, pateiktus šios išvados 23 ir 33 išnašose.

tokio tipo kriterijų [51], vis dėlto Aukščiausiasis Teismas ir kiti teismai nesilaikė tokio ribojamojo požiūrio [52]. Galiausiai pažymėtina, kad Prancūzijos teismų jurisprudencijoje skrydžiams tipišką riziką kartais buvo siekiama nustatyti taikant Varšuvos konvencijos 17 straipsnį, tačiau tai nebuvo daroma tiesiogiai taikant „nelaimingo atsitikimo“ sąvoką ir dabar ši rizika taip nebenustatoma [53].

47. Kaip jau nurodžiau [54], manau, kad reikalavimas dėl tokios rizikos, kuris, mano nuomone, jurisprudencijoje buvo taikytas ribotai, visiškai neatsispindi Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje vartojamoje terminijoje. Mano nuomonė yra dar tvirtesnė, atsižvelgiant į šios nuostatos tikslus.

3. Dėl teleologinio aiškinimo

48. Kaip ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas bei Prancūzijos vyriausybė [55], manau, kad reikalavimas asmeniui, šios nuostatos pagrindu prašančiam atlyginti fizinę žalą, įrodyti „skrydžiams tipišką riziką“ arba įtikinamą priežastinį ryšį su šiais skrydžiais, t. y. sąlygas, kurių įvykdymas, kaip teigia atitinkamai atsakovė pagrindinėje byloje ir Lenkijos vyriausybė, turi būti patikrintas tam, kad įvykis galėtų būti laikomas „nelaimingu atsitikimu“, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, neatitinka Monrealio konvencijos, visų pirma jos 17 straipsnio 1 dalies tikslų.

49. Pirmiausia pažymėtina, kad Monrealio konvencija siekiama *suvienodinti* taisykles, kurios buvo taikomos į jos taikymo sritį patenkančiose srityse, konkrečiai šiuo atveju – oro vežėjų atsakomybės srityje. Jos preambulės penktoje pastraipoje nurodyta, kad valstybės, šio dokumento šalys, siekė „tol[iau derinti ir sisteminti] tam tikr[as] tarptautinį vežimą oru reglamentuojančiu[as] taisykl[es]“ [56]. Be to, Monrealio konvencijos 29 straipsnyje nustatyta, kad ieškiniai dėl žalos atlyginimo, įskaitant jos 17 straipsnio 1 dalies pagrindu pareikštus ieškinius, gali būti pareikšti tik pagal šioje konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas, o tai reiškia, kad nustatant oro vežėjų, patenkančių į jos taikymo sritį, atsakomybės sąlygas nacionalinės teisės normos netaikomos [57].

50. Taigi manau, kad sąvokos „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, nereikėtų aiškinti taip, kad pagal ją šia nuostata grindžiamiems ieškiniams būtų taikomos ribojamosios sąlygos, kurių minėtos konvencijos autoriai nenorėjo, net netiesiogiai, pavyzdžiui, reikalavimas dėl „skrydžiams tipiškos rizikos“ arba priežastinio ryšio su tokiais skrydžiais. Manau, kad tokią nuomonę patvirtina Reglamento Nr. 889/2002 preambulėje, visų pirma jo 7 konstatuojamojoje dalyje, pateikta informacija, kad Monrealio konvencijos nuostatos, kuriomis siekiama užtikrinti apsaugą, aiškinamos laikantis keleiviams ir bet kuriems asmenims, turintiems teisę gauti jiems priklausančią kompensaciją, palankaus požiūrio [58].

51 Žr., be kita ko, 2017 m. sausio 10 d. *U.S. District Court of New York* (Niujorko apygardos federalinis teismas, Jungtinės Amerikos Valstijos) sprendimą *Lee prieš Air Canada* (228 F. Supp. 3d 302 (2017), su kuriuo galima susipažinti šiuo interneto adresu https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), ir Naveau, J., Godfroid, M. ir Frühling, P. nurodytą jurisprudenciją, *Précis de droit aérien*, Bruylant, Briuselis, 2-asis leidimas, 2006, 214 punktas.

52 Žr. Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Nyderlandai, 2010, 8.5.5 ir 8.9.1–8.9.17 punktai ir Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Nyderlandai, 2012, p. 153–160 ir 43 išnašoje nurodytą sprendimą.

53 Mercadal, B., *op. cit.*, 42 išnaša, 117–124 punktai; taip pat Letacq, F., *op. cit.*, 42 išnaša, 57 punktas, kuriuose nurodyta, kad anksčiau Prancūzijoje galiojo reikalavimas dėl rizikos, susijusios su oro navigacija ir skrydžių valdymu, siekiant apibūdinti įlaipinimo ir išlaipinimo veiksmus, kaip tai suprantama pagal minėtą 17 straipsnį, tačiau šis kriterijus nebetaikomas, kaip ir anglosaksų šalyse.

54 Žr. šios išvados 38 punktą.

55 Šiuo klausimu taip pat žr. autorius, *op. cit.*, 25 išnašą.

56 Dėl keleivių apsaugos padidinimo žr. šios išvados 59 punktą.

57 Šiame 29 straipsnyje numatyta principo, pagal kurį taikoma tik minėtoje konvencijoje nustatyta tvarka, išimtis, darant nuorodą į nacionalinės teisės normas, taikomas bylai ir klausimams, susijusiems su „asmen[ų,] turi[nčių] teisę pareikšti ieškinį, bei <…>jų atitinkam[ų] teis[ių] [nustatymu]“.

58 Žr. šios preambulės ištraukas, pateiktas šios išvados 9 punkte.

51. Šiuo klausimu primenu, kad Teisingumo Teismas jau ne kartą yra pažymėjęs, kad iš Monrealio konvencijos preambulės matyti [59], jog valstybės, šios konvencijos šalys, *iš esmės* siekė „užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teising[ą] kompensacij[ą], paremt[ą] restitucijos principu“, taip pat „[pasiekti esamų] interesų pusiausvyr[ą]“. Todėl minėtos valstybės nustatė griežtą oro vežėjų atsakomybės režimą [60], kartu siekdamos išlaikyti pusiausvyrą tarp oro vežėjų ir keleivių interesų [61].

52. Taigi, jeigu būtų pripažinta, kad įvykis, dėl kurio atsirado žala, patenkanti į Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, turi būti tipiškas oro transportui, tai reikštų, kad keleivio teisės būtų apribojamos ar net panaikinamos, atsižvelgiant į pasekmes, kurių dėl šio kriterijaus kiltų ne tik įrodinėjimo pareigai, bet ir minėtos nuostatos veiksmingumui.

53. Iš tikrųjų, pirma, atsižvelgiant į tai, kad nukentėjusysis neturi priėjimo prie visų techninių duomenų, susijusių su oro navigacija arba skrydžio valdymu, kuriuos turi tik oro vežėjas, jam būtų pernelyg sunku įrodyti skrydžiams tipišką riziką ar bent priežastinį ryšį su jais, kad galėtų pareikalauti kompensacijos pagal 17 straipsnio 1 dalį.

54. Antra, dėl tokių reikalavimų toje nuostatoje numatyta taisyklė taptų visiškai neveiksminga, nes daug žalą sukėlusių įvykių nebūtų pripažinti „nelaimingu atsitikimu“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, kadangi jie gali panašiai įvykti ir ne vykdant skrydį, o kitomis aplinkybėmis, t. y. kasdieniame gyvenime. Tokia išimtis lemtų, kad iš esmės sumažėtų atvejų, kai galėtų kilti oro vežėjo atsakomybė pagal šią nuostatą: tokie atvejai apimtų tik rimčiausius oro transporto incidentus, pavyzdžiui, stiprių turbulencijų arba orlaivio sudužimo atvejus.

55. Šioje išvadoje išdėstytus argumentus, susijusius su Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalimi ir jos tikslais, patvirtina šios nuostatos konteksto analizė.

4. Dėl kontekstinio aiškinimo

56. Siekiant pateikti prašomą Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies, būtent joje pateiktos sąvokos „nelaimingas atsitikimas“, išaiškinimą, manau, kad, kaip nurodyta sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir visose Teisingumo Teismui pateiktose pastabose, reikia atsižvelgti į oro vežėjų *atsakomybės režimą*, įtvirtintą šioje nuostatoje, siejamoje su kitomis šios konvencijos nuostatomis.

57. Pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį keleivio gyvybės atėmimo ar sveikatos sutrikdymo atveju savaime kyla oro vežėjo atsakomybė vien dėl to, kad nelaimingas atsitikimas įvyko orlaivyje arba atliekant įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmus [62]. Be to, šios konvencijos 21 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad jeigu žala neviršija tam tikros kompensacijos ribos [63], kaip tai yra nagrinėjamu atveju [64], vežėjas negali išvengti šios objektyvios atsakomybės, o jo 2 dalyje nurodyta, kad, viršijus šią ribą, jis vis dėlto

59 Konkrečiau – atsižvelgiant į minėtos preambulės trečią ir penktą pastraipas.

60 Šio režimo turinį pateiksiu šios išvados 56 ir paskesniuose punktuose.

61 Žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimą *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, 30 ir paskesni punktai), 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimą *Espada Sánchez ir kt.* (C-410/11, EU:C:2012:747, 29 ir 30 punktai), 2016 m. vasario 17 d. Sprendimą *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, 38 ir 48 punktai) ir 2018 m. balandžio 12 d. Sprendimą *Finnair* (C-258/16, EU:C:2018:252, 34 ir 43 punktai).

62 Dėl šioje nuostatoje vartojamo žodžių junginio „par cela seul“ (*pranc.*) žr. šios išvados 39 punktą.

63 T. y. 100 000 specialiųjų skolinimosi teisių (SST) kiekvienam keleiviui; nuo 2009 m. gruodžio 30 d. ši suma yra 113 100 SST (dėl šios sistemos dviejų pakopų ir atliktos atitinkamos ribos peržiūros žr. vadovą, su kuriuo galima susipažinti šiuo interneto adresu: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Pažymėtina, kad minėtos konvencijos 23 straipsnyje numatyta, jog ieškinio pareiškimo atveju perskaičiavimas į valstybės, kuri, kaip Austrijos Respublika, yra Tarptautinio valiutos fondo (TVF) narė, valiutą turi būti atliekamas atsižvelgiant į SST vertę, apskaičiuotą teismo sprendimo priėmimo dieną, vadovaujantis TVF įprastai taikomu metodu, paskelbtu jo interneto svetainėje (žr.https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Atsižvelgiant į prašomą kompensacijos sumą (žr. šios išvados 15 punktą).

gali išvengti atsakomybės dėl preziumuojamos kaltės, jeigu įrodo, kad žalą lėmė ne jis, jo darbuotojai ar atstovai, arba tai, kad ją lėmė tik trečioji šalis. Galiausiai, remiantis minėtos konvencijos 20 straipsniu, abiem 21 straipsnyje numatytais atvejais oro vežėjas gali apriboti savo atsakomybę arba jos net išvengti, jeigu įrodo nukentėjusiojo kaltę, t. y. kaltę, kuri pagrindinėje byloje buvo atmesta [65].

58. Atsižvelgiant į visas šias nuostatas matyti, kad Monrealio konvencijos rengėjai nustatė atsakomybės režimą, kuris yra palankus nukentėjusiam keleiviui, nes šis turi pateikti ne oro vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų kaltės įrodymą, bet tik savo žalos ir priežastinio ryšio tarp jos ir žalą sukėlusios aplinkybės, laikomos „nelaimingu atsitikimu“, įrodymą. Minėtose nuostatose nenurodyta, kad keleivis turi būtinai įrodyti, kad buvo skrydžiams tipiška rizika arba kad įvykis, dėl kurio atsirado žala, yra tiesiogiai susijęs su šiais skrydžiais, nes įvyko dėl orlaivio sandaros arba valdymo. Tik vėliau, kai „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, pripažįstamas, oro vežėjas gali gindamasis siekti sušvelninti savo atsakomybę arba net apskritai jos išvengti, pateikdamas pakankamai įrodymų, kurių visų pirma reikalaujama pagal tos pačios konvencijos 20 straipsnį.

59. Be to, šiuo metu Monrealio konvencijoje nustatytą atsakomybės režimą, taikomą tuo atveju, kai dėl nelaimingo atsitikimo atimama gyvybė arba sutrikdoma sveikata, *palyginus* su Varšuvos konvencijoje numatytu režimu visų pirma matyti, kad siekiama geriau apsaugoti keleivius, ir šiuo siekiu vadovautasi priimant naujesnį dokumentą [66]. Iš tikrųjų pagal Varšuvos konvenciją tokiais atvejais buvo numatyta tik atsakomybė dėl preziumuojamos oro vežėjo kaltės [67], o dabar pagal Monrealio konvenciją atsakomybė suvokiama griežčiau. Be to, Varšuvos konvencijoje buvo apribota oro vežėjų mokėtina kompensacija [68]; tas ribojimas Monrealio konvencijoje panaikintas. Šis noras sugriežtinti oro vežėjams taikomą atsakomybės režimą, siekiant sudaryti geresnes fizinės žalos (gyvybės atėmimo arba sveikatos sutrikdymo) kompensavimo sąlygas, taip pat nurodytas, be kita ko, Reglamento Nr. 889/2002 preambulėje [69].

60. Ši raida patvirtina mano nuomonę, kad sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, pateikta minėto 17 straipsnio 1 dalyje, negali būti aiškinama taip, kad pagal ją reikalaujama skrydžiams tipiškos rizikos arba tiesioginio ryšio su jais, t. y. kriterijų, kurie neatitinka nei šios sąvokos dabartinės reikšmės, nei Monrealio konvencijos tikslų, nei joje nustatyto atsakomybės režimo turinio. Tad, mano manymu, tokios aplinkybės, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, gali patekti į minėtą sąvoką, kaip, atrodo, yra linkęs manyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

61. Taigi manau, kad Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad „nelaimingas atsitikimas“, kuriuo pagal šią nuostatą gali būti grindžiama oro vežėjo atsakomybė, yra bet koks įvykis, dėl kurio buvo atimta keleivio gyvybė arba sutrikdyta jo sveikata, kuris staiga arba netikėtai įvyko orlaivyje arba atliekant įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmus ir kurio atsiradimas nesusijęs su atitinkamu keleiviu; nereikia nagrinėti, ar minėtą įvykį lėmė skrydžiams tipiška rizika, arba to, ar jis yra tiesiogiai su jais susijęs.

65 Žr. šios išvados 23 punktą.

66 Šiuo klausimu taip pat žr. *Bundesgerichtshof* (Federalinis teisingumo teismas) sprendimo, minėto 23 išnašoje, 21 punktą.

67 Žr. Varšuvos konvencijos 17 straipsnį, vertinamą kartu su jos 20 straipsniu, kuriame numatyta, kad oro vežėjo atsakomybės prezumpcija yra nuginčijama.

68 Remiantis Varšuvos konvencijos 22 straipsnio 1 dalimi. Dėl pirminių joje nustatytų ribų peržiūros žr. Grigorieff, C.-I., *op. cit.*, 42 išnaša, p. 653–656.

69 Šio reglamento 7 ir 10 konstatuojamosiose dalyse nustatyta, kad „[juo] padidina[ma] keleivių bei jų išlaikytinių apsaug[a]“ ir kad, „[k]uriant saugią šiuolaikinę oro transporto sistemą, neribotos atsakomybės sistema mirties ar sužeidimo atveju keleiviams yra tinkama“. Apie tai, kad keleivių, nukentėjusių per lėktuvų avarijas, žalos atlyginimo režimas iš esmės pagerintas, visų pirma kalbant apie įrodinėjimo pareigą, taip pat pabrėžiama oficialiose Prancūzijos ir Šveicarijos paskelbtose ataskaitose, su kuriomis atitinkamai galima susipažinti šiais interneto adresais: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf ir https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

V. Išvada

62. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) pateiktą prejudicinį klausimą:

1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytos ir Europos bendrijos vardu 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB patvirtintos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad „nelaimingas atsitikimas“, kuriuo pagal šią nuostatą gali būti grindžiama oro vežėjo atsakomybė, yra bet koks įvykis, dėl kurio buvo atimta keleivio gyvybė arba sutrikdyta jo sveikata, kuris staiga arba netikėtai įvyko orlaivyje arba atliekant įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmus ir kurio atsiradimas nesusijęs su atitinkamu keleiviu; nereikia nagrinėti, ar minėtą įvykį lėmė skrydžiams tipiška rizika, arba to, ar jis yra tiesiogiai su jais susijęs.