Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. gegužės 12 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Monrealio konvencija – 17 straipsnio 1 dalis – Oro vežėjų atsakomybė nelaimingo atsitikimo atveju – Sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ – Kietas, bet orlaivio įprasto eksploatavimo ribų nepažeidžiantis nusileidimas – Kūno sužalojimas, kurį keleivis, kaip teigiama, patyrė tokio nusileidimo metu – Nelaimingo atsitikimo nebuvimas“

Byloje C-70/20

dėl *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) 2020 m. sausio 30 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2020 m. vasario 12 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

YL

prieš

Altenrhein Luftfahrt GmbH

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas M. Vilaras, teisėjai N. Piçarra (pranešėjas), D. Šváby, S. Rodin ir K. Jürimäe,

generalinis advokatas M. Bobek,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Altenrhein Luftfahrt GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwältin* H. M. Schaflinger,

– Suomijos vyriausybės, atstovaujamos H. Leppo,

– Europos Komisijos, iš pradžių atstovaujamos W. Mölls ir N. Yerrell, vėliau – N. Yerrell,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

* Proceso kalba: vokiečių.

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., 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 kuri Europos Sąjungai įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d., 17 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant YL ir oro vežėjos *Altenrhein Luftfahrt GmbH* ginčą dėl YL prašymo atlyginti žalą dėl kūno sužalojimo, kuris, kaip teigiama, buvo patirtas leidžiantis šios vežėjos orlaiviui.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

3 Monrealio konvencijos preambulės trečioje ir penktoje pastraipose nustatyta:

„[Valstybės, šios Konvencijos 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 straipsnyje „Keleivio gyvybės atėmimas ir kūno sužalojimas. Bagažui padaryta žala“ nurodyta:

„Vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežasti[s], įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.“

Sąjungos teisė

Reglamentas (EB) Nr. 2027/97

5 Pasirašius Monrealio konvenciją, 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju (OL L 285, 1997, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489) buvo iš dalies pakeistas 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).

6 Reglamento Nr. 2027/97 2 straipsnio 2 dalyje numatyta:

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

7 Šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

Reglamentas (EB) Nr. 216/2008

8 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008, p. 1), iš dalies pakeisto 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009 (OL L 309, 2009, p. 51) (toliau – Reglamentas Nr. 216/2008), 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„1. Orlaivis, įskaitant visus jame sumontuotus produktus, dalis ir prietaisus, kurie yra:

<…>

b) registruoti valstybėje narėje, išskyrus atvejus, kai jų kontrolinė saugos priežiūra buvo perduota trečiajai šaliai ir [Sąjungos] orlaivio naudotojas jų nenaudoja; arba

c) registruoti trečiojoje šalyje ir naudojami naudotojo, kurio veiklos priežiūrą užtikrina valstybė narė, arba naudojami [Sąjungoje] įsisteigusio ar nuolat gyvenančio naudotojo orlaiviui atskrendant į [Sąjungos] teritoriją, skrendant per ją ar iš jos išskrendant; arba

<…>

atitinka šio reglamento reikalavimus.“

9 Šio reglamento 8 straipsnio „Orlaivių naudojimas skrydžiams“ 1 dalyje numatyta:

„Naudojant 4 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nurodytus orlaivius, laikomasi IV priede <…> nustatytų esminių reikalavimų.“

10 Minėto reglamento IV priedo „Esminiai 8 straipsnyje minėti orlaivių naudojimo skrydžiams reikalavimai“ 1.b punkte nurodyta:

„Skrydis turi būti vykdomas taip, kad pasirengiant skrydžiui ir jį vykdant būtų laikomasi Skrydžio vadove arba prireikus Veiklos vadove nustatytų orlaivio naudojimo skrydžiams procedūrų. <…>“

11 To paties reglamento IV priedo „Orlaivio eksploatacinės charakteristikos ir naudojimo apribojimai“ 4 punkte numatyta:

„4.a. Orlaivis turi būti naudojamas laikantis jo tinkamumo skraidyti dokumentų ir visų susijusių naudojimo procedūrų bei apribojimų, kaip nurodyta patvirtint[o]se Pilotavimo taisyklėse arba atitinkamais atvejais lygiaverčiuose dokumentuose. Pilotavimo taisyklės ar lygiaverčiai dokumentai turi būti prieinami įgulai ir atnaujinami kiekvienam orlaiviui atskirai.

<…>

4.c. Skrydis turi būti pradedamas ar tęsiamas tik tuo atveju, kai nustatytos orlaivio eksploatacinės charakteristikos, atsižvelgiant į visus veiksnius, turinčius didelės įtakos jo eksploatacinių charakteristikų lygiui, sudaro galimybes įvykdyti visus skrydžio etapus, nepažeidžiant taikytinų

atstumų (zonų) ir kliūčių perskridimo aukščio atsižvelgiant į suplanuotą skridimo masę. Su eksploatacinėmis charakteristikomis susiję veiksniai, turintys didelės įtakos pakilimui, skridimui nustatytu maršrutu ir artėjimui (tūpimui), visų pirma yra šie:
i) naudojimo procedūros;

<…>
v) kilimo ir tūpimo zonos dydis, nuolydis bei sąlygos; <…>

<…>

4.c.1. Į tokius veiksnius būtina atsižvelgti tiesiogiai kaip į naudojimo parametrus arba netiesiogiai, taikant leistinas normas ar ribas, kurias galima numatyti planuojant skrydžio tipą atitinkančias eksploatacines charakteristikas.“

12 Reglamentas Nr. 216/2008 nuo 2018 m. rugsėjo 11 d. buvo panaikintas 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018, p. 1). Vis dėlto Reglamentas Nr. 2018/1139 ginčui pagrindinėje byloje *ratione temporis* netaikomas.

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

13 2014 m. kovo 20 d. bendrovės *Altenrhein Luftfahrt* vykdytu skrydžiu YL keliavo iš Vienos (Austrija) į Sankt Galeną / Altenrhein (Šveicarija). Ji teigia, kad dėl nusileidimo jai atsirado tarpslankstelinio disko išvarža.

14 Šio nusileidimo metu skrydžio duomenų savirašis užregistravo 1,8 g vertikaliąją apkrovą. Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo: net jeigu toks nusileidimas subjektyviai gali būti suvokiamas kaip kietas, ši vertė aeronautikos požiūriu ir taip pat atsižvelgiant į galimą matavimo paklaidą dar patenka į atitinkamo orlaivio įprasto funkcionavimo ribas. Pagal orlaivio gamintojo specifikacijas didžiausia apkrova, kurią gali atlaikyti šio orlaivio važiuoklė ir pagrindinės dalys, yra 2 g. Tas teismas priduria, kad dėl kalnuotos vietovės, kurioje yra Sankt Galeno / Altenrhein oro uostas, kieti nusileidimai ten yra saugesni už pernelyg švelnius nusileidimus, todėl nagrinėjamu atveju negalėjo būti konstatuota jokios piloto klaidos.

15 YL *Handelsgericht Wien* (Vienos komercinių bylų teismas, Austrija) pareiškė ieškinį bendrovei *Altenrhein Luftfahrt*, prašydama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį pripažinti šios atsakomybę už žalą, kurią YL teigia patyrusi, ir priteisti 68 858 EUR sumą, taip pat palūkanas ir bylinėjimosi išlaidas. Grįsdama savo ieškinį YL tvirtina, kad šis nusileidimas turi būti laikomas „kietu“, taigi nelaimingu atsitikimu, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

16 *Altenrhein Luftfahrt* – priešingai – tvirtina, kad šis nusileidimas pateko į orlaivio įprasto funkcionavimo ribas, todėl tai yra įvykis, kuris įprastai įvyksta skrydžio metu, o ne nelaimingas atsitikimas, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą.

17 2019 m. sausio 23 d. sprendimu *Handelsgericht Wien* (Vienos komercinių bylų teismas) atmetė šį ieškinį motyvuodamas tuo, kad pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį nusileidimas gali būti laikomas „nelaimingu atsitikimu“ ir lemti oro vežėjo atsakomybę, tik jeigu jis yra išimtinai kietas, ir kad nagrinėjamu atveju taip nebuvo. Tas teismas nusprendė, kad įvykiai, kurie įprastai įvyksta skrydžio metu, kaip antai kietas nusileidimas ar staigus stabdymas, nėra sąlyga kilti oro vežėjo atsakomybei, nes vidutiniškai informuotas keleivis žino apie tokius įvykius ir gali jų tikėtis.

18 2019 m. balandžio 29 d. sprendimu *Oberlandesgericht Wien* (Vienos aukštesnysis apygardos teismas, Austrija) pirmojoje instancijoje priimtą sprendimą paliko nepakeistą. Visiškai neatmesdamas galimybės, kad kietas nusileidimas išimtiniais atvejais gali būti nelaimingas atsitikimas, kaip jis suprantamas pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, tas teismas nusprendė, jog tam reikia, kad būtų aiškiai viršytos orlaivio gamintojo nustatytos ribinės vertės, susijusios su apkrova, kurią gali atlaikyti orlaivio važiuoklė ir pagrindinės jo dalys. To paties teismo teigimu, įprastai vykstančio nusileidimo, kaip antai aptariamo pagrindinėje byloje, atveju atmetama nelaimingo atsitikimo galimybė.

19 Gavęs kasacinį YL skundą dėl to sprendimo, *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) mano, kad kietas nusileidimas dar patenka į orlaivio įprasto funkcionavimo ribas, jeigu apkrova, kurią atlaiko orlaivio važiuoklė ir pagrindinės jo dalys, neviršija oro vežėjo nustatytų ribinių verčių; jas viršijus reikalingas techninis orlaivio patikrinimas. Kaip nurodė tas teismas, nusileidimas yra kietas, kai didelės jo dalies – skirtingai nuo švelnaus nusileidimo – neabsorbuoja orlaivio važiuoklė ir keleiviai jį aiškiai pajunta.

20 Šiomis aplinkybėmis minėtam teismui neaišku, ar kietas nusileidimas, kuris dar patenka į atitinkamo orlaivio įprasto funkcionavimo ribas, gali būti laikomas „nenumatytu žalą sukėlusiu netyčiniu įvykiu“, taigi patekti į sąvoką „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, kaip ją Teisingumo Teismas yra išaiškinęs 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendime *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35 punktas).

21 Pagal pirmąjį požiūrį kietas nusileidimas, kuris, kaip aptariamas pagrindinėje byloje, nors dar patenka į atitinkamo orlaivio įprasto funkcionavimo ribas, keleiviui įvyksta staiga ir netikėtai ir, kaip tas keleivis teigia, sukelia kūno sužalojimą, yra „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar pirmesniame šio sprendimo punkte nurodyti kriterijai turi būti vertinami iš atitinkamo keleivio požiūrio taško, t. y. nenumatytas būtų bet koks staiga įvykęs įvykis, kurio keleivis nesitikėjo. Kaip nurodė tas teismas, žodžio „nenumatytas“ vartojimas 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendime *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35 punktas) vietoje žodžio „nenumatomas“ rodo, kad svarbu nustatyti, ar atitinkamas keleivis numatė aptariamą įvykį.

22 Vis dėlto pagal antrąjį požiūrį kietas nusileidimas gali būti laikomas „nelaimingu atsitikimu“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, tik jeigu buvo aiškiai viršytos orlaivio gamintojo nustatytos ribinės vertės, susijusios su apkrova, kurią gali atlaikyti konkretaus orlaivio važiuoklė ir pagrindinės jo dalys. Vadovaujantis tokiu požiūriu, oro vežėjo atsakomybė pagal šią nuostatą negali kilti, kai įvykiai patenka į orlaivio įprasto funkcionavimo ribas, net jeigu jie atitinkamam keleiviui įvyksta staiga ir netikėtai ir sukelia jam kūno sužalojimų. Jeigu tokiu atveju keleivis patiria kūno sužalojimą, paprastai tai paaiškinama konkrečiu atitinkamo keleivio polinkiu į tam tikras ligas, dėl kurio negali kilti oro vežėjo atsakomybė.

23 Šiomis aplinkybėmis *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar kietas nusileidimas, kuris dar patenka į orlaivio įprasto funkcionavimo ribas ir per kurį buvo sužalotas keleivis, yra „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal [Monrealio konvencijos] 17 straipsnio 1 dalį?“

Dėl prejudicinio klausimo

Dėl priimtinumo

24 *Altenrhein Luftfahrt* tvirtina, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra nepriimtinas, nes prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodyta nacionalinių teismų jurisprudencija ir 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendime *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127) Teisingumo Teismo pateikta apibrėžtis iš esmės leidžia vienodai aiškinti sąvoką „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį. Taigi yra *acte clair* pagrindinei bylai išspręsti, nes prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teisingai paaiškino ir taikė šią sąvoką, kaip ją yra išaiškinęs Teisingumo Teismas, kad padarytų išvadą, jog į orlaivio įprasto funkcionavimo ribas patenkantis nusileidimas nėra nelaimingas atsitikimas, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

25 Pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją, Teisingumo Teismui ir nacionaliniams teismams bendradarbiaujant pagal SESV 267 straipsnį, tik bylą nagrinėjantis nacionalinis teismas, atsakingas už sprendimo priėmimą, atsižvelgdamas į konkrečias pagrindinės bylos aplinkybes turi įvertinti tai, ar jo sprendimui priimti būtinas prejudicinis sprendimas, ir Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų svarbą. Todėl, kadangi pateikti klausimai susiję su Sąjungos teisės, kurios sudedamoji dalis yra Monrealio konvencija, išaiškinimu, Teisingumo Teismas iš principo turi priimti sprendimą (2020 m. liepos 9 d. Sprendimo *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 20 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

26 Tuo remiantis darytina išvada, kad nacionalinio teismo pateiktiems klausimams dėl Sąjungos teisės išaiškinimo, atsižvelgiant į jo paties nurodytą teisinį pagrindą ir faktines aplinkybes, kurių Teisingumo Teismas neprivalo tikrinti, taikoma svarbos prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prašymo, tik jei akivaizdu, kad prašymas išaiškinti Sąjungos teisę visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos faktais ar dalyku, kai problema hipotetinė arba Teisingumo Teismui nežinomos faktinės aplinkybės ar teisiniai pagrindai, būtini, kad jis galėtų naudingai atsakyti į jam pateiktus klausimus (2020 m. liepos 9 d. Sprendimo *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 21 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

27 Be to, nacionaliniam teismui nedraudžiama Teisingumo Teismui pateikti prejudicinį klausimą, į kurį atsakymas, vienos iš pagrindinės bylos šalių nuomone, nekelia jokių pagrįstų abejonių. Taigi, net jei taip būtų, šis klausimas dėl to netampa nepriimtinas (2011 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Painer*, C-145/10, EU:C:2011:798, 64 ir 65 punktai, taip pat 2020 m. liepos 9 d. Sprendimo *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 22 punktas).

28 Kadangi nagrinėjamu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimo svarba sprendimui jo nagrinėjamoje byloje priimti nekelia abejonių, be to, tas teismas paaiškino manąs, kad nėra *acte clair* ir dėl to jis, kaip paskutinės instancijos teismas, privalo kreiptis į Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą, pateiktas klausimas turi būti pripažintas priimtinu.

Dėl esmės

29 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad šioje nuostatoje numatyta sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ apima kietą nusileidimą, kurį atitinkamas keleivis suvokia kaip nenumatytą įvykį, nors toks nusileidimas patenka į atitinkamo orlaivio įprasto funkcionavimo ribas.

30 Pirmiausia reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalį Sąjungos oro vežėjų atsakomybę, susijusią su keleiviais ir jų bagažu, reglamentuoja Monrealio konvencijos nuostatos dėl šios atsakomybės.

31 Be to, pagal suformuotą jurisprudenciją tarptautinė sutartis, kaip antai Monrealio konvencija, remiantis Sąjungai privaloma bendrąją tarptautine teise, kodifikuota 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės (Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, 1155 t., p. 331) 31 straipsnyje, turi būti aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastą reikšmę šių nuostatų kontekste, taip pat į sutarties dalyką ir tikslą (šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 31 punktą, taip pat 2020 m. liepos 9 d. Sprendimo *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 27 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

32 Iš Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies teksto matyti, jog tam, kad kiltų oro vežėjo atsakomybė, keleivio gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo įvykis turi būti kvalifikuojamas kaip „nelaimingas atsitikimas“ ir jis turi būti įvykęs orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.

33 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendime *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35 punktas) Teisingumo Teismas paaiškino, kad įprasta sąvokos „nelaimingas atsitikimas“ reikšmė yra nenumatytas žalą sukėlęs netyčinis įvykis.

34 Iš prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo informacijos, primintos šio sprendimo 20–22 punktuose, matyti, kad jam visų pirma kyla klausimas, ar žalą sukėlusio įvykio kvalifikavimas kaip „nenumatyto“, kaip tai suprantama pagal šią jurisprudenciją, taigi kaip „nelaimingo atsitikimo“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, turi būti atliekamas atsižvelgiant į atitinkamo keleivio požiūrio tašką, ar veikiau į orlaivio, kuriame įvyko šis įvykis, įprasto funkcionavimo ribas.

35 Ankstesniame punkte minėtų sąvokų aiškinimą, grindžiamą kiekvieno keleivio požiūrio tašku, iš karto reikia atmesti. Kadangi atskirų keleivių požiūrio taškas ir lūkesčiai gali skirtis, toks aiškinimas – jeigu tam tikri keleiviai tą patį įvykį laikytų „nenumatytu“, taigi „nelaimingu atsitikimu“, tačiau kiti keleiviai jo taip nevertintų – galėtų lemti paradoksalų rezultatą.

36 Be to, Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje numatytos sąvokos „nelaimingas atsitikimas“ aiškinimas taip, kad atitinkamo įvykio vertinimas kaip nenumatyto priklauso tik nuo to, kaip atitinkamas keleivis suvokia šį įvykį, gali nepagrįstai išplėsti šią sąvoką oro vežėjų nenaudai. Nors pagal Monrealio konvencijos preambulės trečią pastraipą valstybės, šios konvencijos šalys, suvokdamos „būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę“, nusprendė nustatyti oro vežėjų atsakomybės be kaltės sistemą, vis dėlto tokia sistema, kaip matyti iš šios preambulės penktos pastraipos, reiškia, kad turi būti išlaikyta „reikiam[a] interesų pusiausvyr[a]“, t. y. oro vežėjų ir keleivių interesų pusiausvyra (šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

37 Vis dėlto, kiek tai susiję su esminiais atitinkamo orlaivio eksploatavimo reikalavimais, reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 216/2008 IV priedo 1.b punktą skrydis turi būti vykdomas taip, kad pasirengiant skrydžiui ir jį vykdant būtų laikomasi Skrydžio vadove arba prireikus Veiklos vadove nustatytų orlaivio naudojimo skrydžiams procedūrų. Be to, šio priedo 4.a punkte nustatyta, kad orlaivis turi būti naudojamas laikantis jo tinkamumo skraidyti dokumentų ir visų susijusių naudojimo procedūrų bei apribojimų, kaip nurodyta patvirtintose Pilotavimo taisyklėse arba atitinkamais atvejais lygiaverčiuose dokumentuose.

38 Be to, iš minėto priedo 4.c punkto matyti, kad skrydis turi būti pradedamas ar tęsiamas tik tuo atveju, kai nustatytos orlaivio eksploatacinės charakteristikos, atsižvelgiant į visus veiksnius, turinčius didelę įtaką jo eksploatacinių charakteristikų lygiui, sudaro galimybes įvykdyti visus skrydžio etapus,

nepažeidžiant taikytinų atstumų (zonų) ir kliūčių perskridimo aukščio atsižvelgiant į suplanuotą skridimo masę. Tarp eksploatacinių charakteristikų veiksnių, kurie turi reikšmingą poveikį, be kita ko, orlaivio nusileidimui, visų pirma yra orlaivio naudojimo skrydžiams procedūros, taip pat pakilimo ir nusileidimo zonos dydis, nuolydis ir būklė. Pagal to paties priedo 4.c.1 punktą į šiuos eksploatacinių charakteristikų veiksnius būtina atsižvelgti tiesiogiai kaip į naudojimo parametrus arba netiesiogiai, taikant leistinas normas ar ribas, kurias galima numatyti planuojant orlaivio eksploatacinius duomenis.

39 Šio sprendimo 37 ir 38 punktuose primintų nuostatų laikymusi siekiama užtikrinti nusileidimą, atliekamą laikantis naudojimo procedūrų ir apribojimų, nurodytų konkretaus orlaivio Pilotavimo taisyklėse arba bet kokiuose su juo susijusiuose tinkamumo skraidyti dokumentuose, ir atsižvelgiant į naujausius pasiekimus ir geriausią praktiką orlaivių naudojimo skrydžiams srityje, net jeigu kai kurie keleiviai šį nusileidimą suvokia kaip kietesnį nei tas, kurio jie tikėjosi.

40 Todėl nusileidimas, kuris neviršija konkrečiam orlaiviui taikomose naudojimo procedūrose nustatytų ribų, įskaitant numatytas leistinas normas ir ribas, susijusias su eksploatacinių charakteristikų veiksniais, turinčiais didelį poveikį nusileidimui, ir kuris vyksta pagal šias procedūras atsižvelgiant į naujausius pasiekimus ir geriausią praktiką orlaivių naudojimo skrydžiams srityje, vertinant Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje nustatytą su „nelaimingu atsitikimu“ susijusią sąlygą negali būti laikomas „nenumatytu“.

41 Nagrinėjamu atveju reikia pažymėti, kad, kaip nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kietas nusileidimas Sankt Galeno / Altenrhein oro uoste, dėl kurio kilo ginčas pagrindinėje byloje, dėl kalnuotos vietovės, kurioje yra šis oro uostas, yra saugesnis. Kaip dar nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, pagrindinėje byloje aptariamas nusileidimas įvyko pilotui nepadarius jokios klaidos, nes skrydžio duomenų savirašis užregistravo 1,8 g vertikaliąją apkrovą, t. y. mažesnę nei maksimali 2 g riba, kurią, remiantis orlaivio gamintojo specifikacijomis, gali atlaikyti konkretaus orlaivio važiuoklė ir pagrindinės jo dalys.

42 Su sąlyga, kad bus patikrintos visos aplinkybės, susijusios su nusileidimu, dėl kurio kilo ginčas pagrindinėje byloje (tai turi padaryti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas), pirmesniame punkte nurodytomis sąlygomis įvykęs nusileidimas negali būti laikomas nelaimingu atsitikimu, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, todėl pagal šią nuostatą negali kilti oro vežėjo atsakomybė, neatsižvelgiant į tai, kaip keleivis gali subjektyviai suvokti nusileidimą.

43 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti: Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad šioje nuostatoje numatyta sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ neapima nusileidimo, kuris įvyko laikantis konkrečiam orlaiviui taikomų naudojimo procedūrų ir apribojimų, įskaitant numatytas leistinas normas ir ribas, susijusias su eksploatacinių charakteristikų veiksniais, turinčiais didelį poveikį nusileidimui, atsižvelgiant į naujausius pasiekimus ir geriausią praktiką orlaivių naudojimo skrydžiams srityje, net jeigu atitinkamas keleivis tokį nusileidimą suvoktų kaip nenumatytą įvykį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

44 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio 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 (ketvirtoji 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 kuri jos vardu buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB, 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad šioje nuostatoje numatyta sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ neapima nusileidimo, kuris įvyko laikantis konkrečiam orlaiviui taikomų naudojimo procedūrų ir apribojimų, įskaitant numatytas leistinas normas ir ribas, susijusias su eksploatacinių charakteristikų veiksniais, turinčiais didelį poveikį nusileidimui, atsižvelgiant į naujausius pasiekimus ir geriausią praktiką orlaivių naudojimo skrydžiams srityje, net jeigu atitinkamas keleivis tokį nusileidimą suvoktų kaip nenumatytą įvykį.

Parašai.