

Anonimizuota versija

Vertimas

C-532/18-1

Byla C-532/18

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2018 m. rugpjūčio 14 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Oberster Gerichtshof (Austrija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2018 m. birželio 26 d.

Ieškovė:

GN, atstovaujama tėvo HM

Atsakovė:

ZU, *Niki Luftfahrt GmbH* bankroto administratorė

AUSTRIJOS RESPUBLIKA

OBERSTER GERICHTSHOF

<...>

Oberster Gerichtshof (Aukščiausiasis Teismas) <...> byloje, kurioje ginčas tarp ieškovės GN, atstovaujamos tėvo HM, <...> ir atsakovės ZU, bendrovės *NIKI Luftfahrt GmbH*, Viena 3 <...> bankroto administratorės, vyksta dėl 8 500 EUR, įskaitant teismo ir advokato išlaidas, sumos bei pripažinimo (ieškinio suma – 16 000 EUR), kasacine tvarka išnagrinėjo ieškovės skundą dėl 2016 m. rugpjūčio 30 d. apeliacinės instancijos teismo *Oberlandesgericht Wien* (Vienos aukštesnysis apygardos teismas) sprendimo, <...> kuriuo buvo pakeistas 2015 m. gruodžio 15 d. *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) tarpinis ir dalinis sprendimas <...>, ir priėmė šią

Nutartį:

I. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą: **(orig. p. 2)**

Ar oro vežėjo atsakomybę pagrindžiančiu „nelaimingu atsitikimu“, kaip jis suprantamas pagal 1999 m. gegužės 28 d. *Monrealyje sudarytos, 1999 m. gruodžio 9 d. Europos bendrijos pagal EB 300 straipsnio 2 dalį pasirašytos ir 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB jos vardu patvirtintos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija)* 17 straipsnio 1 dalį, laikomas atvejis, kai karštos kavos puodelis, skrendančiame lėktuve pastatytas ant atlenkiamo staliuko, pritvirtinto prie priekyje esančios sėdynės, dėl nepaaiškinamos priežasties pradeda slysti ir nukrenta apiplikydamas keleivį?

II. Sustabdyti bylos nagrinėjimą, kol bus gautas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas <...>.

Motyvai:

1. Aplinkybės:

2015 m. rugpjūtį ieškovė, kuriai tuo metu buvo šešeri metai, kartu su šeima skrido šiuo metu bankrutavusios oro linijų bendrovės, kuri šioje byloje yra atsakovė, lėktuvu iš Maljorkos į Vieną. Praėjus maždaug valandai po pakilimo, skrydžio palydovė patiekė gėrimus. Tuo metu ieškovė sėdėjo sėdynėje prie lango ir (pasilenkusi per gretimos tėvo sėdynės ranktūrį) rėmėsi į tėvo šoną ir krūtinę. Ieškovės tėvas paėmė apelsinų sulčių puodelį ir popierinį puodelį (be dangtelio) šviežiai išvirtos karštos kavos, kurią pastatė ant priekinės sėdynės pritvirtinto **(orig. p. 3)** atlenkiamo staliuko. Paskui jis dar paprašė pieno. Tuo momentu skrydžio palydovė pastebėjo, kad puodelis su kava pradėjo slysti. Ji perspėjo tėvą, tačiau pastarasis nebespėjo puodelio pagauti, kuris apvirto, o kava išsipylė ant jo dešinėsios šlaunies ir ieškovės krūtinės. Ieškovė patyrė antro laipsnio nuplikimus krūtinės srityje priekyje ir kairėje pusėje per vidurį, iš viso ji nudegė 2-4 % kūno odos. Nebuvo nustatyta, nei kad atlenkiamas staliukas būtų buvęs su defektais ir iš pat pradžių buvo pakrypęs, nei kad kavos puodelis būtų pradėjęs slysti nuo lėktuvo vibracijos.

2. Šalių argumentai ir reikalavimai:

Ieškovė, pratęsus dėl bankroto bylos iškelimo pertrauktą teismo procesą, iš atsakovės (bankrutavusios oro linijų bendrovės) bankroto administratorės reikalauja neturtinės žalos atlyginimo ir kompensacijos už patirtus sužalojimus – iš viso 8 500 EUR, išieškant juos iš oro vežėjo civilinės atsakomybės draudimo remiantis oro vežėjo reikalavimo teise; ji taip pat reikalauja pripažinti oro vežėjo atsakomybę dėl nelaimingo atsitikimo padarinių, kurie dar pasireiškė ateityje. Atsakovė atsako pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį. Šiame straipsnyje nustatyta, kad vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastimis, įvyko orlaivyje.

Atsakovė tam prieštarauja teigdama, kad jai nekyla atsakomybė pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnį, nes nebuvo nelaimingo atsitikimo, t. y. kavos puodelis nuslydo ir kava išsipylė ne dėl staigaus ir netikėto įvykio. Jei tai visgi buvo nelaimingas atsitikimas, jį sukėlė ne atsakovė (**orig. p. 4**) ar jos darbuotojai. Bet kuriuo atveju tai nebuvo tipiška su oro skrydžiu susijusi rizika.

Atsakovės iš pradžių nurodytas teiginys, kad dalis kaltės tenka ir ieškovei, šiuo metu nebėra bylos dalykas.

3. Ligšiolinis procesas:

Pirmosios instancijos teismas konstatavo, kad mokėjimo reikalavimas iš esmės yra pagrįstas. Teismo manymu, puodelio nukritimas ir ieškovės nuplikymas karštu skysčiu yra laikytinas nelaimingu atsitikimu, kaip jis suprantamas pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnį, nes jo priežastis yra neįprastas, išorės poveikio nulemtas įvykis. Šiuo atveju pasireiškė oro susisiekimui tipiška rizika, nes orlaivis skridamas pasvyra skirtingais kampais, dėl ko (apskritai) lėktuve ant horizontalaus paviršiaus pastatyti daiktai gali pradėti slysti net ir lėktuvui nebūtinai darant kokį nors manevrą. Atsakovės kaltės šiuo atveju nėra, nes karštų gėrimų tiekimas be dangtelio yra dažnas ir socialiai priimtinas reiškinys.

Apeliacinis teismas ieškinį atmetė. Jo manymu, Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis taikoma tik tokiems nelaimingiems atsitikimams, kuriuos sukelia skrydžiams tipiška rizika. Pareiga tai įrodyti tenka ieškovei. Kadangi priežasties, kodėl puodelis apvirto, nebuvo įmanoma išsiaiškinti, to jai įrodyti nepavyko. Todėl atsakovės atsakomybė pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnį 1 dalį nekyla.

Ieškovė šį sprendimą apskundė kasacine tvarka, prašydama palikti galioti pirmosios instancijos teismo sprendimą.

4. Teisinis pagrindas (orig. p. 5)

4.1. Atsakovės atsakomybę reikia vertinti remiantis *Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo* (Monrealio konvencija). Ši konvencija yra taikytina todėl, kad lėktuvo išvykimo ir atvykimo vieta buvo skirtingose šios konvencijos šalyse (Ispanijoje, Austrijoje), vadinasi, tai buvo tarptautinis vežimas, kaip jis suprantamas pagal Monrealio konvencijos 1 straipsnį.

4.2. Monrealio konvencija Europos bendrijos vardu buvo pasirašyta 1999 m. gruodžio 9 d. Monrealyje ir patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB. (Todėl) ji yra sudedamoji Sąjungos teisės sistemos dalis ir Teisingumo Teismas kompetentingas priimti prejudicinį sprendimą dėl jos aiškinimo (Teisingumo Teismo Sprendimas *Wucher Helicopter GmbH*, C-6/14, 33 punktas su tolesnėmis nuorodomis).

4.3. Ginčas vyksta dėl Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies aiškinimo:

Vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.

Pagal šią nuostatą vežėjas atsako ne didesne nei didžiausia suma pagal 21 straipsnio 1 dalį (nagrinėjamu atveju ji neviršijama) neatsižvelgiant į jo kaltę, ir savo atsakomybę jis gali užginčyti tik remdamasis Monrealio konvencijos 20 straipsniu, t. y. teigdamas, kad prie žalos atsiradimo prisidėjo kitas asmuo (nagrinėjamu atveju tai jau nebeturi reikšmės).

5. Prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvai: (orig. p. 6)

5.1. Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad atsakomybės atsiradimo sąlyga yra „nelaimingo atsitikimo“ sukelta žala asmeniui (gyvybės atėmimas ar sužalojimas); nelaimingas atsitikimas privalo būti žalos *conditio sine qua non* <...>. Todėl pagal konvencijos tekstą lemiamą reikšmę tenka „nelaimingo atsitikimo“ buvimui.

Ši sąvoka nėra apibrėžta nei Monrealio konvencijoje, nei ankstesnėje Varšuvos konvencijoje. Varšuvos konvencijos klausimais išplėtotoje jurisprudencijoje nustatyta, kad nelaimingas atsitikimas yra išorinio poveikio nulemtas staigus įvykis, dėl kurio keleivis žūsta arba yra sužalojamas. Nukentėjusysis sau pačiam netikėtai patiria žalą <...>.

5.2. Nagrinėjamu atveju ieškovė patyrė sužalojimą, nes priešais ją pastatytas puodelis su karšta kava skrydžio metu dėl nenustatytos priežasties nuslydo nuo atlenkiamo staliuko. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, tai bet kuriuo atveju yra išorinio poveikio nulemtas staigus įvykis, dėl kurio ieškovė patyrė jai netikėtą žalą. Tai rodo, kad turi būti taikoma Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis.

5.3. Tačiau nesutariama dėl to, ar nelaimingo atsitikimo sąvoką ir kartu atsakomybę reikia apriboti ir taikyti tik tais atvejais, kuriais pasireiškė skrydžiams tipiška rizika.

5.3.1. Visų pirma Vokietijos doktrinoje ir jurisprudencijoje vyrauja nuomonė, kad esama tokio (papildomo) reikalavimo <...>. (orig. p. 7) Ir pagal šią nuomonę rizika ir pavojai nebūtinai turi būti unikalūs ir nepasireiškiantys niekur kitur, tik oro susisiektimo srityje; bet kuriuo atveju pakanka, jei pasireiškia rizika, susijusi su tipiška orlaivio sandara arba būkle arba įlaipinimo ar išlaipinimo metu naudojama aviacijos įranga <...>. Ko gero, orlaivio sandarai ir būklei reikėtų prilyginti ir jo valdymą (pavyzdžiui, aukščio ar greičio pasikeitimų padarinius). Tai motyvuojama tuo, kad gyvenime bendrai pasitaikančios rizikos, už kurią privalo atsakyti kiekvienas žmogus, perkėlimas oro vežėjui nepageidautinas ir tai nebuvo prie Monrealio konvencijos prisijungusių valstybių siekis <...>.

Tačiau tokia samprata sukelia didelį teisinį netikrumą. Vokietijos *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) <...> ne(be)reikalauja,

kad būtų pasireiškusi rizika, būdinga tik oro susisiekimui sričiai; pakanka rizikų sąsajos. Tačiau čia išskyla įrodinėjimo naštos klausimas: pagal bendruosius principus kiekviena šalis privalo įrodyti jos teisinį požiūrį patvirtinančius faktus. Tai reiškia, kad įrodyti, ar pasireiškė skrydžiams tipiška rizika, tektų nukentėjusiajam. Nagrinėjamu (**orig. p. 8**) atveju, kadangi nelaimingo atsitikimo priežasties išsiaiškinti neįmanoma, ieškinį reikėtų atmesti.

5.3.2. Tačiau, laikantis kitokios nuomonės, neturi reikšmės, ar pasireiškė skrydžiams tipiška rizika. Šios nuomonės atstovai visų pirma daro nuorodą į Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies formuluotę, kurioje tokio reikalavimo nenumatyta; jie teigia, kad tokio apribojimo nebuvo siekta ir rengiant konvenciją <...>. Be to, darant tokio reikalavimo prielaidą, bent jau aiškinant siaurai (tiesa, Vokietijos *Bundesgerichtshof* to jau nebedaro taip griežtai, žr. pirmiau 5.3.1 papunktį), iš esmės kiekvieno žalą sukėlusio įvykio neapimtų atsakomybės režimas pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, nes (išskyrus orlaivio nukritimą) tokia žala bent jau panašiai galėtų būti padaryta ir kitokiomis aplinkybėmis <...>. Atsakomybę nustatanti norma tuomet netektų prasmės. Dėl neribotos atsakomybės nėra pagrindo nuogąstauti, nes vežėjas bent jau dalinės nukentėjusiojo kaltės atveju, remdamasis Monrealio konvencijos 20 straipsniu, galėtų tai įrodyti ir būti visiškai ar iš dalies atleistas nuo atsakomybės.

Tuo remiantis dalyje doktrinos karštų gėrimų ar patiekalų išpylimas ant keleivio kūno laikomas nelaimingu atsitikimu, už kurio padarinius automatiškai atsako vežėjas <...>. Todėl nagrinėjamu atveju reikėtų pripažinti atsakovės atsakomybę.

6. Pastarieji samprotavimai iš esmės yra įtikinantys. (**orig. p. 9**)

Be Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies formuluotės, pagal kurią atsakomybės pagrindu laikomas „nelaimingas atsitikimas“, bet nereikalaujama, kad būtų pasireiškusi skrydžiams tipiška rizika, reikėtų nurodyti ir Monrealio konvencijos 29 straipsnį: pagal šią nuostatą vežant keleivius, bagažą ir krovinį

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

Šios nuostatos tikslas yra sukurti vienodą atsakomybės režimą, dėl kurio nebereikėtų remtis nacionalinės teisės aktais (žr. Monrealio konvencijos preambulės penktą pastraipą: „<...> tolesniam tam tikrų tarptautinių vežimą oru reglamentuojančių taisyklių derinimui ir sistemimui <...>“). Tai reiškia, kad Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis negali būti aiškinama siaurai. Juk aiškinant ją siaurai, žala, padaryta ne dėl to, kad pasireiškė skrydžiams tipiška rizika, negalėtų būti atlyginama, ir tuomet, kai dėl jos būtų atsakingi vežėjui dirbantys asmenys. Šiuo atžvilgiu teisinė padėtis pagal Monrealio konvenciją skiriasi nuo padėties pagal Varšuvos konvenciją. Pagal Varšuvos konvencijos 24 straipsnį, kuris atitinka Monrealio konvencijos 29 straipsnį, nebuvo atmestas

nacionalinės teisės taikymas bendrai, o tik (kiek tai reikšminga nagrinėjamu atveju) „17 straipsnio atvejais“. Jei pastaroji nuostata būdavo aiškinama siaurai, kitose situacijose – kurios nebuvo „17 straipsnio atvejais“ – būdavo galima remtis nacionaline teise <...>. Pagal Monrealio konvencijos 29 straipsnį dabar tai neįmanoma. **(orig. p. 10)**

Tai rodo, kad pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio formuluotę reikalaujama tik to, jog būtų įvykęs nelaimingas atsitikimas, bet nereikalaujama, kad būtų pasireiškusi skrydžiams tipiška rizika. Tiesa, galima būtų svarstyti ir kompromisinį sprendimą: atsakomybės pagrindas yra nelaimingas atsitikimas lėktuve arba naudojantis įlaipinimo ar išlaipinimo įranga, tačiau vežėjas gali būti atleistas nuo šios atsakomybės, jei įrodo, kad konkrečiu atveju nėra jokios sąsajos su orlaivio valdymu arba sandara. Tuomet atsakomybė nebūtų taikoma visų pirma tais atvejais, kuriais nelaimingo atsitikimo priežastys yra trečiojo asmens veiksmai, visiškai nesusiję su orlaivio sandara ir valdymu. Nagrinėjamu atveju, laikantis šios nuomonės, atsakovės atsakomybę taip pat reikėtų pripažinti, nes nelaimingo atsitikimo priežasties nebuvo įmanoma nustatyti.

7. Bet kuriuo atveju Monrealio konvencijos 17 straipsnio aiškinimas nėra *acte clair*. Todėl *Oberster Gerichtshof*, būdamas paskutinės instancijos teismas, privalo pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

II. Kasacinio skundo nagrinėjimas sustabdomas, kol Europos Sąjungos Teisingumo Teismas priims sprendimą.

<...>