

## Anonimizēta versija

Tulkojums

C-70/20 – 1

### Lieta C-70/20

#### Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

##### Iesniegšanas datums:

2020. gada 12. februāris

##### Iesniedzējtiesa:

*Oberster Gerichtshof* (Austrija)

##### Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 30. janvāris

##### Revīzijas sūdzības iesniedzēja:

YL

##### Atbildētāja revīzijas tiesvedībā:

*Altenrhein Luftfahrt GmbH*

Prasītājas YL [Austrija] [...] lietā pret atbildētāju *Altenrhein Luftfahrt GmbH*, Vīnes lidosta [Austrija] [...], par 68 858 EUR samaksu, pieskaitot procentus un izdevumus, un konstatējumu (prasības summa 5000 EUR), par prasītājas celto revīzijas sūdzību par *Oberlandesgericht Wien* [Apelācijas tiesas Vīnē] kā apelācijas instances tiesas 2019. gada 29. aprīļa spriedumu [...], ar kuru tika apstiprināts *Handelsgericht Wien* [Vīnes Komerctiesas] 2019. gada 23. janvāra spriedums, [...] *Oberster Gerichtshof* [Augstākā tiesa] [...] ir pieņēmusi šādu lēmumu.

#### Lēmums

I. Atbilstoši LESD 267. pantam Eiropas Savienības Tiesai prejudiciāla nolēmuma sniegšanai uzdot šādu jautājumu: **[oriģ. 2. lpp.]**

Vai smagnēja nosēšanās, kas tomēr ir veikta lidmašīnas normāla ekspluatācijas režīma robežās, kuras rezultātā pasažieris ir guvis miesas bojājumus, ir nelaimes gadījums *Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu*

*unifikāciju*, kas noslēgta 1999. gada 28. maijā Monreālā, ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī, un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis), 17. panta 1. punkta izpratnē?

II. [tiesvedības apturēšana] [..]

Pamatojums:

1. Faktiskie apstākļi:

2014. gada 20. martā prasītāja bija pasažiere lidojumā no Vīnes uz Sanktgalleni – Altenreinu [*St. Gallen/Altenrhein*] (Šveice), ko veica atbildētāja. Nosēšanās laikā lidojuma parametru reģistrators reģistrēja vertikālu slodzi 1,8 g. Šādu nosēšanos subjektīvi var uztvert kā smagnēju. Tomēr, ņemot vērā arī mērījumu pielaidi, no aeronavigācijas viedokļa, tā (tomēr) atradās normāla lidmašīnas ekspluatācijas režīma robežās, kas saskaņā ar lidmašīnas ražotāja specifikācijām ir līdz 2 g. Pārkāpums pilota rīcībā nevarēja tikt konstatēts. No aviotehniskā viedokļa Sanktgallenes – Altenreinas lidostā tās kalnainā izvietojuma dēļ smagnējāka nosēšanās ir drošāka nekā pārāk mīksta nosēšanās.

2. Lietas dalībnieku argumenti un prasījumi [orig. 3. lpp.]

Prasītāja apgalvo, ka nosēšanās laikā ir guvusi diska trūci, un lūdz izmaksāt kompensāciju, pamatojoties uz Monreālas konvencijas (turpmāk tekstā – “MK”) 17. pantu. “Smagnējā” nosēšanās esot nelaimes gadījums MK 17. panta izpratnē.

Atbildētāja iebilst, ka nosēšanās esot notikusi normāla lidmašīnas ekspluatācijas režīma robežās. Tādēļ tas esot lidojumam raksturīgs notikums, nevis nelaimes gadījums MK 17. panta izpratnē.

3. Līdzšinējā tiesvedība:

Pirmās instances tiesa prasību noraidīja. Atbildība saskaņā ar MK 17. pantu ir paredzēta tikai gadījumā, ja pastāv nelaimes gadījums, kura esamību varētu pieņemt tikai “ārkārtīgi smagnējas nosēšanās” gadījumā. Tomēr šajā gadījumā tas tā nav. Gaisa pārvadājumam raksturīgi notikumi, kuru vidū esot arī smagnēja nosēšanās vai strauja bremzēšana, nepamato atbildību, jo pasažieris (domāts acīmredzami – vidusmēra pasažieris) šādus notikumus zinot un ar tiem rēķinoties.

Apelācijas tiesa šo nolēmumu atstāja spēkā. Izņēmuma kārtā gan arī smagnēja nosēšanās varētu būt nelaimes gadījums MK 17. panta izpratnē. Taču tas paredzot, ka ražotāja noteiktās šasijas un nesošo konstrukciju slodzes robežvērtības tiktu ievērojami pārsniegtas. Nosēšanās normāla ekspluatācijas režīma apstākļos, kā tas ir šajā gadījumā, izslēdzot pieņēmumu par nelaimes gadījumu.

*Oberster Gerichtshof* ir lūgts lemt par prasītājas par šo spriedumu iesniegto revīzijas sūdzību. Viņa joprojām uzskata, ka ir noticis nelaimes gadījums, kas pamatojot atbildētājas atbildību. Ja tas tā būtu, *Oberster Gerichtshof* būtu jāatceļ iepriekšējo instanču nolēmumi. Šādā gadījumā pirmās instances tiesai [oriģ. 4. lpp.] būtu jālemj par to, vai prasītājas diska trūci patiešām ir izraisījuši nosēšanās. Šis jautājums līdz šim nav ticis izskatīts, jo iepriekšējās instances ir noliegušas atbildētājas atbildību nelaimes gadījuma neesamības dēļ.

#### 4. Juridiskais pamats:

4.1. Atbildētājas atbildība ir jāizvērtē saskaņā ar Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas konvencija, MK). Šīs konvencijas piemērojamība izriet no tā, ka lidojuma sākuma punkts un gala punkts atradās dažādās līgumslēdzējās valstīs (Austrija un Šveice), tādējādi tas ir starptautisks pārvadājums MK 1. panta izpratnē.

4.2. Monreālas konvenciju Eiropas Kopiena parakstīja 1999. gada 9. decembrī un savā vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis). (Tāpēc) tā ir Savienības tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa, līdz ar to Tiesas kompetencē ir sniegt prejudiciālu nolēmumu par tās interpretāciju (Tiesas spriedums, C-6/14, *Wucher Helicopter GmbH*).

4.3. Strīds ir par to, kā interpretēt MK 17. panta 1. punktu:

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

Saskaņā ar šo tiesību normu pārvadātājs ir atbildīgs līdz MK 21. panta 1. punktā paredzētajam atbildības maksimālajam sliekšnim – kurš šajā prasībā nav sasniegts – [oriģ. 5. lpp.] neatkarīgi no tā vainas, turklāt tas var iebilst pret savu atbildību tikai ar līdzvainības iebildumu saskaņā ar MK 20. pantu. MK 17. pants būtībā atbilst *Varšavas konvencijas par dažu starptautisko gaisa transporta noteikumu unifikāciju* 17. pantam, līdz ar to judikatūra attiecībā uz šo tiesību normu joprojām var tikt izmantota interpretācijā.

#### 5. Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojums

5.1. Atbildības nosacījums saskaņā ar MK 17. panta 1. punktu ir “nelaimes gadījuma” izraisīts personai nodarīts kaitējums (nāve vai miesas bojājumi); nelaimes gadījuma notikumam ir jābūt kaitējuma *conditio sine qua non*. Tādēļ izšķiroša nozīme ir “nelaimes gadījuma” esamībai. Šis jēdziens Konvencijā nav definēts. Rodas jautājums, vai tas ietver “smagnēju” nosēšanos, kas (tomēr) ir notikusi “normāla ekspluatācijas režīma apstākļos”. Tas nozīmē, ka šasijas un nesošo konstrukciju slodze ir mazāka par robežvērtībām, kuru pārsniegšanas

gadījumā saskaņā ar ražotāja specifikācijām ir nepieciešama lidmašīnas tehniskā pārbaude. Šajā kontekstā Senāts kā “smagnēju” saprot nosēšanos, kuru, pretēji tam, kā tas ir “mīksta” nosēšanās gadījumā, lielā mērā neabsorbē lidmašīnas šasija un kura ir stipri jūtama pasažierim.

5.2. Eiropas Savienības Tiesa sprieduma lietā GN, C-532/18, 34. punktā ir norādījusi, ka attiecībā uz “nelaimes gadījuma” jēdzienu ir jāatsaucas uz tā “parasto nozīmi”. Šajā ziņā tas esot “nejaušs notikums, kas rada neparedzētu kaitējumu” (*un évènement involontaire dommageable imprévu*). Šķiet, ka šis formulējums norāda uz to, ka nozīme ir tam, vai pasažieris var paredzēt **[oriģ. 6. lpp.]** notikumu (*imprévu*, nevis *imprévisible*). ASV *Supreme Court* [Augstākā tiesa] formulē līdzīgi Eiropas Savienības Tiesai. Tā ar “nelaimes gadījumu” saprot *unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*, proti, negaidītu vai neparastu notikumu vai atgadījumu ar ārēju izcelsmi (*Air France* pret *Saks* [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Vismaz no šī formulējuma (“vai”) izriet, ka ir pietiekami, ka notikums bija negaidīts, tam nebija papildus vēl jābūt neparastam. Šķiet, par to pašu liecina Vācijas *Bundesgerichtshof* [Federālās Augstākās tiesas] nolēmumi, kuros tiek ņemts vērā (tikai) notikuma “pēkšņums” [..].

Šie formulējumi varētu tikt saprasti tādējādi, ka nozīme nav kaitējumu izraisījušā notikuma objektīvai neparedzamībai vai negaidītumam, bet gan tikai tam, ka šim notikumam ir ārēja izcelsme, tas ir pēkšņi radies un pasažieris ar to nebija rēķinājies (skat. *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, 14. punktu: *It is important to bear in mind that the “unintended and unexpected” quality of the happening in question must mean “unintended and unexpected” from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the “accident” and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.*).

Tādēļ atbilstoši šādai (plašai) interpretācijai nelaimes gadījums nepastāvētu tikai tad, ja zaudējums **[oriģ. 7. lpp.]** būtu radies lidmašīnas normāla ekspluatācijas režīma rezultātā, nepastāvot pēkšņam un pasažierim negaidītam notikumam. Tā tas it īpaši ir gadījumā, ja normālais spiediens salonā izraisa kaitējumu (*Air France* pret *Saks*: dzirdes zudums; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: tromboze). Savukārt pat vieglas vai vidējas turbulences, kas pašas par sevi nav nedz neparastas, nedz neparedzamas, to rezultātā radītu kaitējuma gadījumā arī varētu tikt kvalificētas kā nelaimes gadījums [..]. Šķiet, to pašu varētu attiecināt arī uz smagnēju nosēšanos, kas, kā tas ir šajā gadījumā, (tomēr) vēl joprojām ir normālā lidmašīnas ekspluatācijas režīma robežās, bet ir pēkšņa un negaidīta un (saskaņā ar prasītājas apgalvojumiem, kas vēl ir jāpārbauda) ir izraisījusi miesas bojājumus.

5.3. Turpretim galvenokārt Francijas judikatūrā tiek ņemta vērā notikuma neparedzamība (*Cour de cassation* [..]: *évènement extérieur, soudain et imprévisible*). Tādēļ tam būtu jābūt ne tikai ārējas izcelsmes (*extérieur*), pēkšņam (*soudain*) un no pasažiera viedokļa negaidītam, bet arī neparedzamam (*imprévisible*), proti, objektīvi neparastam notikumam. Tādējādi nebūtu jāatlīdzina zaudējumi, kurus izraisījuši notikumi, kas saistīti ar lidmašīnas normālo un paredzamo darbību (šajā nozīmē skat. ģenerālvokāta H. Saugmandsgora Ēes [*H. Saugmandsgaard Øe*] secinājumus, C-532/18, 44. punkts, kurš gan arī ASV un Vācijas judikatūru interpretē šajā izpratnē). **[oriģ. 8. lpp.]**

Līdzīgs uzskats ir pārstāvēts arī Vācijas doktrīnā: Tipiski, ar ekspluatāciju saistīti un atzīti notikumi nevar pamatot atbildību [..]. Tādēļ smagnēja nosēšanās ir kvalificējama kā nelaiemes gadījums tikai tad, ja būtu ievērojami pārsniegtas ražotāja noteiktās šasiju un nesošo konstrukciju slodzes robežvērtības [..].

Šajā izpratnē *District Court for the Southern District of New York* [Ņujorkas Dienvidu rajona tiesa] un *Landgericht Düsseldorf* [Diseldorfas apgabaltiesa] [..] ir nospriedušas, ka aviosabiedrība nav atbildīga “standarta nosēšanās” (*District Court*) vai nosēšanās “normālā režīma ietvaros” (apgabaltiesa) gadījumā.

5.4. Šis pēdējais minētais uzskats acīmredzami ir balstīts uz vērtējumu, saskaņā ar kuru notikumi, kas (vēl) ir saistīti ar lidmašīnas normālo ekspluatācijas režīmu, parasti nerada miesas bojājumus, pat ja tie ir norisinājušies pēkšņi un negaidīti. It īpaši tas attiecas uz “smagnējas” nosēšanās gadījumiem (skat. *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [..]: “[..] *airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.*”). Ja tomēr ir radušies miesas bojājumi, tad tas parasti nozīmē īpašu pasažiera predispozīciju, kas pievienojas **[oriģ. 9. lpp.]** notikumam kā papildus kaitējuma cēlonis. Šāda predispozīcija tad neietilptu aviosabiedrības riska jomā (šajā nozīmē vispārīgi skat. ģenerālvokāta H. Saugmandsgora Ēes [*H. Saugmandsgaard Øe*] secinājumus lietā C-532/18, 44. punkts).

6. *Oberster Gerichtshof* ieskatā šim uzskatam principā ir dodama priekšroka. Tas gan nozīmē, ka lidmašīnas ražotāja noteiktās robežvērtības netieši nosaka jēdziena “nelaiemes gadījums” interpretāciju. Tomēr ar to tiek nodrošināts atbilstošs līdzsvars starp pasažiera un aviosabiedrības interesēm, izslēdzot beznosacījuma atbildību (skat. C-532/18, 37. punkts), un turklāt tieši piesaiste konkrētām robežvērtībām nodrošina priekšrocību, kas ir vienkāršība. Tomēr no iepriekš izklāstītā pamatojuma neizriet *acte clair*. Tāpēc *Oberster Gerichtshof* kā pēdējās instances tiesas pienākums ir lūgt prejudiciālu nolēmumu.

II. [procesuāla rakstura informācija] [..]

[Paraksti] [..]