

## Анонимизиран текст

Превод

C-687/19 - 1

Дело C-687/19

### Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

18 септември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Cour d'appel de Mons (Белгия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

5 септември 2019 г.

Жалбоподател във въззивното производство и ответник в първоинстанционното производство:

Ryanair Ltd

Ответник във въззивното производство и ищец в първоинстанционното производство:

PJ

[...]

[...] [ориг. 2]

### ПО ДЕЛО:

RYANAIR Ltd [...],

жалбоподател във въззивното производство,

[...]

### СРЕЩУ:

PJ, [...]

ответник във въззивното производство,

[...]**[ориг. 3]** [...] [въпроси, свързани с хода на производството]

#### I. Допустимост на обжалването

Въззивната жалба [...] е допустима. [...]

#### II. Обстоятелства и предмет на настоящия спор

РЈ иска дружеството [...] RYANAIR [...] да бъде осъдено да ѝ заплати обезщетение за вреди в размер на 60 000 EUR като главница, които в хода на производството евентуално подлежат на увеличаване или намаляване, и авансово сумата от 2 000 EUR, както и компенсаторна лихва, считано от 25 февруари 2015 г.

С молба, представена в съдебното заседание от 24 януари 2018 г., РЈ иска, преди делото да бъде разгледано по същество да бъде назначено вещо лице — лекар, което да оцени претърпените от нея вреди.

С решение, постановено неприсъствено по отношение на дружеството [...] RYANAIR [...], последното е било осъдено да заплати на РЈ авансово сумата от 1 500 EUR, а за останалата част се определя RI като вещо лице.

[...]**[ориг. 4]**

#### III. Основание за обжалване

##### III.1. Релевантните обстоятелства

1. На 25 февруари 2015 г. ответницата във въззивното производство е летяла с полет FR 2829 от Барселона за Шарлероа. Тя е била придружена от детето си SH на възраст 9 месеца.
2. Докато лети над Пиринеите, самолетът е попаднал в зона на значителна турбуленция, която е причинила наранявания на двама членове на екипажа: една стюардеса е била изхвърлена към тавана, а друга си е наранила глезена, след като се е ударила в количка за сервиране. Самолетът е бил пренасочен към Бордо, за да бъдат оказани грижи на двете претърпели наранявания лица.
3. Самолетът е кацнал на летище Шарлероа с пет часа закъснение.
4. Ответницата във въззивното производство твърди, че вследствие на тези събития тя е изпитала силна уплаха и страда от инвалидизиращ

посттравматичен стрес; тя иска жалбоподателят във въззивното производство да бъде осъден да заплати обезщетение за тези вреди.

5. Ответницата във въззивното производство представя:

- удостоверение от 17 август 2015 г., подписано от психиатъра TG, в което се посочват твърденията на ответницата във въззивното производство и се уточнява, че след настъпването на събитията тя се опасява да използва всякакъв вид транспорт и преживява отново тези мъчителни моменти, като психиатърът прави следното заключение: „смятам, че пациентът проявява типичните характеристики на инвалидизиращ посттравматичен стрес, при който се изисква на лицето да бъдат предоставени грижи от психолог и медикаментозно лечение“;
- три удостоверения [...], в които се посочва, че вследствие на разглежданите по делото обстоятелства от 28 април 2015 г. ответницата във въззивното производство е подложена на терапевтично наблюдение,
- удостоверение от VF от 20 март 2017 г., съгласно което от 25 февруари 2015 г. ответницата във въззивното производство страда от посткомозионен синдром, тревожност, проблеми със съня и лумбаго S1 от дясната страна,
- резултати от извършен на 21 февруари 2017 г. ренгенов преглед, при който е установено „изместване на заден десен диск L5-S1, който влиза в конфликт с нервно коренче S1 от дясната страна“. [ориг. 5]

III.2. Доводи

6. Жалбоподателят във въззивното производство твърди, че:

- искът е погасен по давност,
- в конкретния случай не е налице възможност за обезщетение поради липса на злополука, а при условията на евентуалност, на телесно увреждане по смисъла на член 17, параграф 1 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 28 май 1999 г.,
- причинно-следствената връзка не е доказана.

III.2.1. Давностен срок

7.-16[...][ориг. 6] [...]

17. Поради това жалбата не е погасена по давност [...].

III.2.2. Относно понятието „злополука“

18.-20. [...] **[ориг. 7]** [...]

21. В конкретния случай от представените документи е видно, че по време на спорния полет самолетът изведнъж е попаднал в силна турбуленция, която е причинила телесни увреждания на двама членове на екипажа и е наложила пренасочването на самолета.

III.2.3. Относно понятието „телесно увреждане“

22. За да има право на обезщетение, ответницата във въззивното производство трябва да докаже също, че това неочаквано и внезапно събитие ѝ е причинило телесно увреждане.

23. Ответницата във въззивното производство никога не е твърдяла, че е била наранена вследствие на настъпилата по време на спорния полет турбуленция, включително в исковата молба тя твърди, че е изпитала силна уплаха и е била травмирана от събитията, но че не е получила никакво физическо нараняване. [...]

24. [...] **[ориг. 8]**

25. Жалбоподателят във въззивното производство обаче поддържа, че изцяло психичните увреждания са изключени от обезщетението както съгласно член 17, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, която се отнася до телесното увреждане, така и съгласно Регламент (ЕО) № 889/2002 и общите му условия, които се прилагат по отношение на страните.

26. В съображение 4 от Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия се припомня, че Конвенцията от Монреал предвижда режим на неограничена отговорност в случай на смърт или на нараняване на пътници в самолети.

27. Член 2, параграф 2 от този регламент гласи, че понятията, съдържащи се в него, които не са определени в параграф 1, са еквивалентни на тези, използвани в Конвенцията от Монреал. В съображенията на посочения регламент се припомня, че е целесъобразно да се въведе система за неограничена отговорност в случай на смърт или на нараняване на пътници в рамките на една сигурна и модерна система на въздушен превоз.

28. Член 3, параграф 1 от същия регламент гласи, че отговорността на даден въздушен превозвач на Общността по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност. В приложението към този регламент се

предвижда, че не са установени никакви финансови граници на отговорността в случай на нараняване или на смърт на пътник.

29. Съгласно общите условия на жалбоподателя във въззивното производство международният транспорт, така както е определен в конвенцията, се урежда от правилата за отговорност, установени в конвенцията и в Регламент № 2027/97 на Съвета (изменен с Регламент № 889/2002), както и с горепосочените условия, чийто член 14, параграф 2 гласи следното: „Няма финансови ограничения спрямо нашата отговорност за смърт, нараняване или друга телесна повреда на пасажер. [...]“.
30. Жалбоподателят във въззивното производство не спори, че Регламент № 2027/97 не изменя съдържанието на Конвенцията от Монреал.
31. Нито в Конвенцията от Монреал, нито в Регламент (ЕО) № 889/2002 се дава определение на понятието „телесно увреждане“. В обичайния ѝ смисъл думата „увреждане“ означава „значителни изменения, настъпили в организма поради болест, злополука (нараняване, контузия, изгаряне), а думата „телесно“ означава „свързано с тялото“ (физически) (вж. Le Robert illustré, 2012 г.). [ориг. 9]
32. Жалбоподателят във въззивното производство изразява следното становище:

Твърденият от ответницата във въззивното производство посттравматичен стрес не представлява „телесно увреждане“ по смисъла на Конвенцията от Монреал. Не за първи път психичните щети са изключени от подлежащите на обезщетение щети. Още преди Конвенцията от Монреал да влезе в сила, в член 17 от Варшавската конвенция се съдържа режим, който в голяма степен е сходен. Върховният съд на Съединените щати е постановил основополагащо решение по дело Floyd (US Supreme Court, Eastern Airlines, Inc. V. Floyd, от 17 април 1991 г., 499 US 530 (1991), с което приема, че: *дори да е възможно да се приеме, че като политическа цел би било желателно изцяло психично увреждане да подлежи на обезщетяване, то не може да бъде присъдено без конкретно доказателство, че такава е била волята на подписалите страни по отношение на член 17. След обсъжданията нито текстът, нито подготвителните работи, нито последователните тълкувания на член 17 показват ясно наличието на такова намерение.*

В подготвителните работи по Конвенцията от Монреал се посочва, че някои скандинавски страни са се опитали да добавят към телесните увреждания и умствените увреждания (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal 10-28 May 1999, vol. 1, Minutes, стр. 67).

Напълно умишлено обаче този подход не е бил избран при приключване на работата по крайния проект на конвенцията и е било решено да се запазят единствено телесните увреждания.

Отказът умствените увреждания да бъдат включени в Конвенцията от Монреал освен това се потвърждава от избора на Комитета за преразглеждане на Римската конвенция от 1952 г. за наземни вреди, причинени [от чуждестранни самолети] на трети страни, доколкото конвенцията относно възстановяването на вреди, причинени на трети лица от въздухоплователни средства от 2 май 2009 г. (която не е ратифицирана от Белгия) предвижда в член 3, параграф 3, *че вредите, причинени от смърт, телесно или психично увреждане, подлежат на обезщетяване. При психично увреждане настъпилите вреди се обезщетяват само ако са причинени от установено психиатрично заболяване, което е резултат или от телесно увреждане, или от непосредственото излагане на риск от настъпване на смърт или на телесно увреждане.*

Става въпрос за един и същи правен инструмент, засягащ въздушния транспорт, който позволява на определена категория пострадали да може да претендира за обезщетение за причинените им психични увреждания в точно определени случаи. **[ориг. 10]**

Направеният от международния законодател избор не се дължи на случайността, а произтича от волята му да постигне единен, разумен и балансиран компромис между, от една страна, защитата на интересите на пътниците, и от друга страна, насърчаването на въздушния транспорт като дейност, целяща да позволи свободното движение на хора и стоки в социален и търговски план.

Всяко друго решение би дало възможност за предявяване на неуместни искания за обезщетяване от страна на всеки пътник, който твърди, че е претърпял психичен дискомфорт, от какъвто и да било характер, поради използването на даден вид транспорт.

33. Отвeтницата във въззивното производство изразява следното становище:

По дело *Floyd* Върховният съд на Съединените щати е ограничил проверката си единствено до въпроса за изцяло умствено увреждане и не е разгледал въпроса за умствено увреждане, съчетано с физическо нараняване, или въпроса за умствено увреждане, което се проявява вследствие на физическо нараняване.

Освен това вследствие на делото *Floyd* по делото *Weaver/Delta Airlines* жалбоподателката отбелязва, че е била уплашена при аварийното кацане и е била диагностицирана със синдром на посттравматичен стрес; тя твърди, че последните достижения на медицината доказват, че силният стрес причинява физически вреди на мозъка, т.е. физическо разрушаване или атрофия на части от хипокампа в мозъка и че Съдът е възприел това и е постановил, че тези доказателства са достатъчни (US District Court for the District of Montana, *Weaver/Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp.2d 1190 (D.Mont.1999), 3 юни 1999 г.).

Възниква въпросът за границата между физическото нараняване и умственото увреждане.

Вследствие на делото Floyd по време на Конвенцията от Монреал американските представители, както и тези на Швеция и Норвегия са поискали да добавят понятието „умствено увреждане“, въпреки че много представители на другите страни са се противопоставили, тъй като за тях това не е било необходимо, понеже понятието „психично нараняване“ вече е включено в понятието „телесно увреждане“; това е потвърдено от френския представител за Конвенцията от Монреал, който посочва, че понятието „телесно увреждане“ обхваща едновременно умствени и физически наранявания (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, (convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), Montreal (10—28 May, 1999), *Minutes*, Doc. 9775- DC/2, p. 68 pt 36 (2001).

В случай на съмнение относно общите условия следва да се приложи член 1162 от белгийския Code civil (белгийския граждански кодекс).  
[ориг. 11]

34. Съгласно член 267 от Договора за функционирането на Европейския съюз Съдът на Европейския съюз е компетентен да се произнася по преюдициални запитвания относно тълкуването на Договорите и валидността и тълкуването на актовете на институциите, органите, службите или агенциите на Съюза.

Тъй като тълкуването на правото на Европейския съюз се извършва от Съда на Европейския съюз, преди спорът да бъде разгледан по-обстойно, следва да се отправи преюдициалният въпрос, който е посочен в диспозитива на настоящото решение.

#### ПО ИЗЛОЖЕНИТЕ СЪОБРАЖЕНИЯ,

[...]

Преди спорът да бъде разгледан по-обстойно, отправя до Съда на Европейския съюз следния преюдициален въпрос:

*Трябва ли член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия, а следователно и член 17, параграф 1 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., да се тълкуват в смисъл, че не допускат възможността психично увреждане, като посттравматичен стрес, да подлежи на обезщетение въз основа на тези разпоредби?*



[подписи]

[...]**[ориг. 12]**[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ