

## Anonimizētā versija

Tulkojums

C-687/19 - 1

Lieta C-687/19

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

**Iesniegšanas datums:**

2019. gada 18. septembris

**Iesniedzējtiesa:**

*Cour d'appel de Mons* (Beļģija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2019. gada 5. septembris

**Apelācijas sūdzības iesniedzēja, sākotnējā atbildētāja:**

*Ryanair Ltd*

**Atbildētāja apelācijas tiesvedībā, sākotnējā prasītāja:**

PJ

---

[..]

[..][Oriģ. 2. lpp.]

**LIETĀ:**

**RYANAIR Ltd** [..],

apelācijas sūdzības iesniedzēja,

[..]

**PRET:**

**PJ**, [..]

atbildētāja apelācijas tiesvedībā,

[..][**Oriģ. 3. lpp.**][..][tiesvedības gaita]

I. Apelācijas sūdzības pieņemamība

Apelācijas sūdzība [..] ir pieņemama. [..]

II. Tiesvedības priekšvēsture un pašreizējais strīda priekšmets

PJ cēla prasību tiesā pret sabiedrību [..] *RYANAIR* [..], lai panāktu, ka sabiedrībai tiek piespriests tai atmaksāt kā zaudējumu atlīdzību un procentus summu 60 000 EUR apmērā, to palielinot vai samazinot tiesvedības laikā, un 2000 EUR kā provizorisku atlīdzību papildus kompensācijas procentiem sākot no 2015. gada 25. februāra.

Ar prasījumiem, kas tika iesniegti 2018. gada 24. janvāra tiesas sēdē, tā pirms lietas izskatīšanas lūdza iecelt ārstu ekspertu, lai novērtētu tai nodarīto kaitējumu.

Ar aizmuguriski pasludinātu spriedumu attiecībā uz sabiedrību [..] *RYANAIR* [..] šai sabiedrībai tika piespriests samaksāt PJ provizorisko summu 1 500 EUR apmērā un attiecībā uz pārējo daļu tika nozīmēts eksperts RI.

[..][**Oriģ. 4. lpp.**]

III. Apelācijas sūdzības pamatojums

III. 1. Būtiskie fakti

1. 2015. gada 25. februārī atbildētāja ar reisu FR2829 devās no Barselonas uz Šarleruā [*Charleroi*]. Ar viņu kopā bija viņas 9 mēnešus vecais bērns SH.
2. Kad lidmašīna lidoja pāri Pirenejiem, tā saskārās ar lielām turbulencēm, kuru rezultātā divas apkalpes locekles guva ievainojumus: viena stjuarte tika triekta pret griestiem, otrai tika ievainota potīte pēc tam, kad tai uztriecās ēdināšanas ratiņi. Lidmašīna tika novirzīta uz Bordo [*Bordeaux*], lai sniegtu medicīnisko aprūpi abām cietušajām personām.
3. Lidmašīna nosēdās Šarleruā lidostā ar piecu stundu nokavēšanos.
4. Atbildētāja apgalvo, ka šo notikumu rezultātā viņa guvusi nopietnu šoku un cieš no pēctraumatiskā stresa sindroma; tā lūdz piespriest apelācijas sūdzības iesniedzējai atlīdzināt šo kaitējumu.
5. Atbildētāja ir iesniegusi:
  - apliecinājumu, kas datēts 2015. gada 17. augustā un ko parakstījis TG, psihiatrs, kurā izklāstīts atbildētājas teiktais, precizējot, ka kopš notikušā viņa

baidās no visa veida transportlīdzekļiem un nemitīgi atceras šos smagos brīžus, secinot “es uzskatu, ka šai pacientei piemīt visas raksturīgās pēctraumatiskā stresa pazīmes, kas izraisa traucējumus, kam būs nepieciešama psiholoģiska un medikamentoza ārstēšana”;

- trīs apliecinājumus [...] par to, ka atbildētāja kopš 2015. gada 28. aprīļa strīdīgo notikumu rezultātā uzsākusi terapiju;
- VF apliecinājumu, kas datēts 2017. gada 20. martā, saskaņā ar kuru atbildētāja cieš no smadzeņu satricinājuma rezultātā gūtajām traumām, ar trauksmes sajūtu, miega traucējumiem, S1 išiasu labajā pusē kopš 2015. gada 25. februāra;
- 2017. gada 21. februārī veiktās rentgenogrāfiskās izmeklēšanas rezultātus, kuros izdarīts slēdziens par “aizmugurējā labā L5-S1 diska izvīzījumu, kas saskaras ar labo S1 radikulāro izvīzījumu”. **[Oriģ. 5. lpp.]**

### III.2. Diskusija

#### 6. Apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvo:

- ka prasība ir noilgusi;
- ka šajā gadījumā kompensācija nav iespējama, jo nav noticis negadījums un, pakārtoti, nav veselības bojājumu 1999. gada 28. maija Monreālas Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju 17. panta 1. punkta izpratnē;
- ka cēloņsakarība nav pierādīta;

#### III.2.1. Noilgums

7.-16. [...] **[Oriģ. 6. lpp.]** [...]

17. Līdz ar to attiecībā uz pieteikumu noilgums nav iestājies [...].

#### III.2.2. Negadījuma jēdziens

18.-20. [...] **[Oriģ. 7. lpp.]** [...]

21. Šajā lietā ar iesniegtajiem dokumentiem ir pierādīts, ka strīdīgā reisa laikā lidmašīna pēkšņi tika pakļauta stiprām turbulencēm, kas radīja veselības bojājumus divām apkalpes locekļēm un kuru rezultātā bija nepieciešams novirzīt lidmašīnu.

### III.2.3. Veselības bojājuma jēdziens

22. Lai varētu saņemt kompensāciju, atbildētājam arī ir jāpierāda, ka šis negaidītais un pēkšņais notikums tai ir radījis veselības bojājumus.
23. Atbildētāja nekad nav apgalvojusi, ka guvusi ievainojumus pēc strīdīgajā lidojumā notikušajām turbulencēm, tostarp apsūdzībā, kur tā apgalvo, ka notikušā rezultātā guvusi nopietnu šoku un paliekošu traumu, taču nenorāda nekādu fizisku ievainojumu. [..]
24. [..] **[Oriģ. 8. lpp.]**
25. Tomēr apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvo, ka tīri garīgie traucējumi ir izslēgti no kompensācijas gan saskaņā ar Monreālas Konvencijas 17. panta 1. punktu, kas attiecas uz veselības bojājumiem, gan ar Regulu (EK) Nr. 889/2002 un [apelācijas sūdzības iesniedzējas] pašas vispārējiem nosacījumiem, kuri ir saistoši pusēm.
26. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 889/2002 (2002. gada 13. maijs), ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos, 4. apsvērumā ir atgādināts, ka Monreālas Konvencija paredz neierobežotas atbildības režīmu lidmašīnas pasažieru nāves vai ievainojuma gadījumā.
27. Šīs regulas 2. panta 2. punktā ir noteikts, ka šajā regulā minētie termini, kas nav definēti 1. punktā, ir lietoti Monreālas Konvencijā lietoto terminu nozīmē. Šīs regulas apsvērumos ir atgādināts, ka drošiem un mūsdienīgiem gaisa pārvadājumiem atbilst neierobežotas atbildības sistēma pasažieru nāves vai ievainojuma gadījumā.
28. Regulas 3. panta 1. punktā noteikts, ka Savienības gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību. Šīs regulas pielikumā paredzēts, ka atbildībai par pasažiera nāvi vai ievainojumu nav finansiālu ierobežojumu.
29. Apelācijas sūdzības iesniedzējas vispārīgajos noteikumos atgādināts, ka starptautiskie pārvadājumi, kā noteikts Konvencijā, ir pakļauti Konvencijas noteikumiem par atbildību un Padomes Regulai Nr. 2027/97 (kas grozīta ar Regulu Nr. 889/2002), kā arī šiem nosacījumiem, kuru 14. panta 2. punktā norādīts: “Pasažiera nāves, ievainojumu vai jebkādu citu miesas bojājumu gadījumā mūsu atbildības finansiālais apmērs nav ierobežots.”
30. Apelācijas sūdzības iesniedzēja neapstrīd to, ka ar Regulu Nr. 2027/97 netiek grozīts Monreālas Konvencijas saturs.
31. Ne Monreālas Konvencijā, ne Regulā (EK) Nr. 889/2002 nav definēts veselības bojājumu jēdziens. Tā ierastajā nozīmē termins “veselības bojājumi” nozīmē “būtiskas izmaiņas, kas orgānā rodas slimības, negadījuma (ievainojuma, kontūzijas, apdeguma) rezultātā, un termins “ķermeņa” (fr.val. “veselības

bojājumi” - “*lésion corporelle*”) nozīmē “tāds, kas attiecas uz (fizisko) ķermeni” (Skat. *Le Robert illustré*, 2012. g.). [Oriģ. 9. lpp.]

32. Apelācijas sūdzības iesniedzēja aizstāv šādu tēzi:

Tāds pēctraumatiskais stress, uz kuru atsaucas atbildētāja, nav “veselības bojājumi” Monreālas Konvencijas izpratnē. Psiholoģiskā kaitējuma izslēgšana no atlīdzināmajiem kaitējumiem nav jauna. Jau pirms Monreālas Konvencijas stāšanās spēkā Varšavas konvencijas 17. pantā bija ietverts būtībā līdzīgs režīms. *Cour suprême des États-Unis* [Amerikas Savienoto Valstu Augstākā tiesa] ir pasludinājusi principiālu spriedumu lietā *Floyd (US Supreme Court, Eastern Airlines, Inc. pret Floyd, 1991. gada 17. aprīlis, 499 US 530 (1991. g.))*, kurā ir teikts: *pat, ja mēs varētu vienoties par faktu, ka politiskā mērķa labad būtu vēlams, ja tīri psiholoģisks bojājums būtu atlīdzināms, mēs nevaram apmierināt šo prasību bez skaidriem pierādījumiem, ka tāda bija parakstītāju griba attiecībā uz 17. pantu. Kā apspriests iepriekš, ne 17. panta redakcija, ne sagatavošanas darbi, ne secīgās interpretācijas skaidri nepierāda šādu nodomu.*

Monreālas Konvencijas sagatavošanas dokumentos ir norādīts, ka dažas Skandināvijas valstis ir mēģinājušas blakus veselības bojājumiem pievienot arī garīgos bojājumus (*International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Monreāla, 1999. g. 10.–28. maijs, 1. sēj., Minutes, 67. lpp.*).

Tomēr pilnīgi apzināti Konvencijas sagatavošanas darbu noslēgumā šis variants netika izvēlēts un tika nolemts tur saglabāt tikai veselības bojājumus.

Šī garīgo ievainojumu izslēgšana no Monreālas Konvencijas turklāt ir apstiprināta ar izvēli, ko izdarīja Romas 1952. gada konvencijas par kaitējumiem, kurus [ārvalstu gaisa kuģi] izraisījuši trešām personām uz zemes, pārskatīšanas komiteja, ciktāl 2009. gada 2. maija konvencijas par tādu zaudējumu atlīdzību, ko trešajām personām nodarījuši gaisa kuģi (ko Beļģija nav ratificējusi) 3. panta 3. punktā noteikts, ka *zaudējumi, kas nodarīti nāves, miesas bojājuma vai psiholoģisku traucējumu izraisīšanas gadījumā ir atlīdzināmi. Kaitējums, kas radies saistībā ar psiholoģiskajiem traucējumiem, ir atlīdzināms tikai tad, ja tos ir izraisījusi atpazīstama psihiatriska slimība, kas radusies vai nu miesas bojājuma dēļ, vai arī tādēļ, ka bijusi tieša saskarsme ar varbūtību, ka nekavējoties iestāsies nāve vai tiks radīts miesas bojājums.*

Tas ir vienīgais juridiskais instruments saistībā ar gaisa transportu, kas ļauj noteiktai cietušo kategorijai pretendēt uz kompensāciju par tiem nodarīto psiholoģisko kaitējumu precīzi noteiktos gadījumos. [Oriģ. 10. lpp.]

Starptautiskā likumdevēja izvēle nav radusies nejauši, bet gan izriet no tā vēlmes nodrošināt vienotu, saprātīgu un līdzsvarotu kompromisu starp, no vienas puses, pasažieru interešu aizsardzību un, no otras puses, gaisa transporta veicināšanu, kas ir paredzēta, lai nodrošinātu personu un preču brīvu apriti sociālajā un komerciālajā ziņā.

Jebkurš cits risinājums pavērtu iespējas neierobežotiem kompensāciju pieprasījumiem no jebkura pasažiera puses, kas apgalvotu, ka ir cietis no jebkāda veida psiholoģiska diskomforta kāda transporta veida izmantošanas dēļ.

33. Atbildētāja aizstāv šādu tēzi:

Lietā *Floyd* ASV Augstākā tiesa ierobežoja savu pārbaudi ar jautājumu par tīri garīgo traucējumu izraisīšanu un nepievērsās jautājumam par garīgo traucējumu izraisīšanu, ko pavada fizisko traucējumu radīšana, vai garīgo traucējumu izraisīšana, kas ir sekas miesas bojājumiem.

Turklāt pēc *Floyd* lietas, lietā *Weaver pret Delta Airlines*, prasītāja apgalvoja, ka bija pārbijusies ārkārtas nosēšanās laikā, un tai konstatēja pēctraumatiskā stresa sindromu; tā apgalvoja, ka saskaņā ar jaunākajiem atklājumiem medicīnā bija pierādīts, ka ārkārtējs stress rada fizisku kaitējumu smadzenēm, proti, smadzeņu hipokampa daļu fizisku iznīcināšanu vai atrofiju, un tiesa to ņēma vērā un uzskatīja, ka šie elementi ir pietiekami (*US District Court for the District of Montana* [ASV Montanas rajona apgabaltiesa], *Weaver pret Delta Airlines, Inc.*, 56 F. Supp. 2d 1190 (D. Mont. 1999), 1999. g. 3. jūnijs).

Var rasties jautājums par robežlīniju starp fizisku bojājumu un garīgu bojājumu.

Pēc *Floyd* lietas Monreālas Konvencijā Amerikas pārstāvji, tāpat kā Zviedrijas un Norvēģijas pārstāvji, vēlējās skaidri pievienot garīga bojājuma jēdzienu, taču tie saskārās ar pretestību no liela skaita citu valstu pārstāvju puses, kuruprāt tas nebija nepieciešams, jo psiholoģiska bojājuma jēdziens jau ir ietverts terminā “veselības bojājums”; to apstiprināja Francijas pārstāvis Monreālas Konvencijā, kurš norādīja, ka termins “veselības bojājums” ietver gan garīgos, gan fiziskos bojājumus (*International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, (convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)*, Monreāla (1999. g. 10.–28. maijs), *Minutes*, Dok. 9775- DC/2, 68. lpp., 36. p. (2001).

Gadījumā, ja rodas šaubas par vispārējiem nosacījumiem, ir jāpiemēro Beļģijas Civilkodeksa 1162. pants. **[Oriģ. 11. lpp.]**

34. Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 267. pantu Eiropas Savienības Tiesai ir kompetence prejudiciālā tiesvedībā spriest par Līgumu interpretāciju un Savienības iestāžu vai struktūru tiesību aktu spēkā esamību un interpretāciju.

Eiropas Savienības Tiesai piekrītošo Eiropas Savienības tiesību interpretācijas dēļ tai ir jāuzdod prejudiciāls jautājums, kas ir precizēts šī sprieduma rezolutīvajā daļā pirms plašāka nolēmuma pieņemšanas.

**AR ŠĀDU PAMATOJUMU**

[..]

Pirms lemt plašāk uzdod Eiropas Savienības Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

*Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 889/2002 (2002. gada 13. maijs), ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaiemes gadījumos, 2. panta 2. punkts un tādējādi 1999. gada 28. maija Monreālas Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tiem pretrunā ir tas, ka par tādu psihiska rakstura traucējumu izraisīšanu kā, piemēram, pēctraumatisks stress, tiek piemērota kaitējuma atlīdzība, pamatojoties uz šiem noteikumiem?*

[paraksti]

[..][Orig. 12. lpp.][..]

DARBA VERSIJA