



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

20. října 2022 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Montrealská úmluva – Článek 17 odst. 1 – Odpovědnost leteckých dopravců v případě smrti nebo zranění cestujícího – Pojem ‚zranění‘ – Posttraumatická stresová porucha, kterou cestující trpí v důsledku nouzové evakuace letadla“

Ve věci C-111/21,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko) ze dne 28. ledna 2021, došlým Soudnímu dvoru dne 25. února 2021, v řízení

BT

proti

Laudamotion GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (třetího senátu),

ve složení K. Jürimäe, předsedkyně senátu, M. Safjan, N. Piçarra (zpravodaj), N. Jääskinen a M. Gavalec, soudci,

generální advokát: J. Richard de la Tour,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za BT D. Heinem, Rechtsanwalt,
- za Laudamotion GmbH C. Peitschem, Rechtsanwalt,
- za německou vládu J. Möllerem, J. Heitzem a M. Hellmannem, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi G. Braunem, K. Simonssonem a G. Wilmsem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 24. března 2022,

* Jednací jazyk: němčina.

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 17 odst. 1 a článku 29 Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, která byla uzavřena v Montrealu dne 28. května 1999, podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491, dále jen „Montrealská úmluva“) a která vstoupila ve vztahu k Evropské unii v platnost dne 28. června 2004.
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi BT a Laudamotion GmbH, leteckým dopravcem, v otázce návrhu na náhradu škody podaného BT z důvodu posttraumatické stresové poruchy, kterou trpěla v důsledku nouzové evakuace z letadla, jímž měla letět.

Právní rámec

Mezinárodní právo

- 3 Ve druhém, třetím a pátém pododstavci preambule Montrealské úmluvy se uvádí:

„[Smluvní státy uznávají] nutnost modernizovat a sjednotit [Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsanou ve Varšavě dne 12. října 1929 (dále jen ‚Varšavská úmluva‘)] a příbuzné dokumenty,

„[Smluvní státy uznávají] význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění;

[...]

[S]polečný krok států k další harmonizaci a kodifikaci některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu formou nové úmluvy je nejvhodnějším prostředkem pro dosažení spravedlivého vyvážení zájmů.“
- 4 Článek 17 této úmluvy, nadepsaný „Smrt a zranění cestujících – Škoda na zavazadlech“, v odstavci 1 stanoví:

„Dopravce odpovídá za škody následkem smrti nebo zranění cestujícího, pokud k nehodě, která způsobila smrt nebo zranění, došlo na palubě letadla nebo během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj.“
- 5 Článek 29 uvedené úmluvy, nadepsaný „Základ pro uplatnění nároků“, stanoví:

„Náhradu za škodu vzniklou při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu na základě této úmluvy, přepravní smlouvy nebo obecné občanskoprávní odpovědnosti nebo jinak lze žádat pouze na základě podmínek a mezi odpovědnosti stanovených v této úmluvě [...].“

Unijní právo

- 6 Článek 2 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. 1997, L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. 2002, L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246) (dále jen „nařízení č. 2027/97“), zní takto:

„Pojmy obsažené v tomto nařízení, které nejsou definovány v odstavci 1, se shodují s pojmy použitými v Montrealské úmluvě.“

- 7 Článek 3 odst. 1 tohoto nařízení stanoví:

„Odpovědnost leteckého dopravce [Unie], pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 8 Dne 1. března 2019 nastoupila BT na let provozovaný společností Laudamotion z Londýna (Spojené království) do Vídně (Rakousko).
- 9 Při startu levý motor letadla, které mělo tento let uskutečnit, explodoval, což vedlo k evakuaci cestujících. BT opustila toto letadlo nouzovým východem, načež byla odmrštěna několik metrů vzduchem proudem vzduchu z pravého motoru letadla, který stále běžel. Později jí byla diagnostikována posttraumatická stresová porucha, pro kterou byla léčena.
- 10 BT podala k Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) žalobu proti společnosti Laudamotion na určení odpovědnosti posledně uvedené společnosti na základě čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy a dále na zaplacení částky ve výši 4 353,60 eura z titulu náhrady léčebných výloh, které zaplatila, a částky 2 500 eur jako náhrady nemajetkové újmy spolu s příslušenstvím. Tvrdila, že společnost Laudamotion v každém případě nese odpovědnost na základě rakouského práva, které se použije subsidiárně.
- 11 Společnost Laudamotion na svou obranu tvrdila, že čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy se vztahuje pouze na zranění v úzkém slova smyslu, a nikoli na čistě psychické potíže, a dodala, že rakouské právo se na spor v původním řízení nepoužije na základě článku 29 této úmluvy.
- 12 Rozsudkem ze dne 12. listopadu 2019 Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu) této žalobě vyhověl. Tento soud konstatoval, že se na spor v původním řízení nevztahuje čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, jelikož toto ustanovení stanoví odpovědnost leteckého dopravce pouze za tělesné zranění. Rozhodl nicméně, že společnost Laudamotion nese odpovědnost podle rakouského práva, které stanoví náhradu za čistě psychickou újmu v případě, že dosáhne patologické úrovně.
- 13 Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko), k němuž podala společnost Laudamotion odvolání, rozsudkem ze dne 7. dubna 2020 zrušil rozsudek soudu prvního stupně a žalobu na náhradu škody zamítl. Tento soud stejně jako Bezirksgericht Schwechat (okresní soud v Schwechatu) konstatoval, že čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy se nepoužije v případě zranění, které není tělesné, a také rozhodl, že článek 29 této úmluvy vylučuje aplikaci rakouského práva.

- 14 BT tedy podala proti tomuto rozsudku opravný prostředek „Revision“ k Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud, Rakousko), který je předkládajícím soudem.
- 15 Tento soud má pochybnosti o tom, zda pojem „zranění“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy zahrnuje i čistě psychické potíže a zda je v případě záporné odpovědi žaloba na náhradu škody založená na vnitrostátním právu vyloučena na základě článku 29 této úmluvy.
- 16 Za těchto podmínek se Oberster Gerichtshof (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Je psychické trauma cestujícího, které bylo způsobeno následkem nehody a dosahuje patologické úrovně, ‚zraněním‘ ve smyslu čl. 17 odst. 1 [Montrealské úmluvy]?
- 2) V případě záporné odpovědi na první otázku, brání článek 29 uvedené úmluvy přiznání nároku na náhradu škody, který by existoval podle rozhodného vnitrostátního práva?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 17 Tuto otázku je třeba chápat tak, že její podstatou je určit, zda musí být čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vykládán v tom smyslu, že za duševní trauma, které dosahuje patologické úrovně a bylo cestujícímu způsobeno „nehodou“ ve smyslu tohoto ustanovení, musí být vyplacena náhrada v souladu s uvedeným ustanovením.
- 18 Na úvod je třeba připomenout, že čl. 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 stanoví, že odpovědnost leteckého dopravce Unie, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.
- 19 Podle čl. 17 odst. 1 této úmluvy odpovídá dopravce za škody následkem smrti nebo zranění cestujícího, pokud k nehodě, která způsobila smrt nebo zranění, došlo na palubě letadla nebo během činností při nástupu do letadla nebo výstupu z něj.
- 20 Pojem „zranění“ uvedený v tomto ustanovení však není definován ani v Montrealské úmluvě, ani v nařízení č. 2027/97, jehož čl. 2 odst. 2 stanoví, že pojmy obsažené v tomto nařízení, které nejsou definovány v odstavci 1 tohoto článku, se shodují s pojmy použitými v této úmluvě.
- 21 Tento pojem tedy musí být zejména s ohledem na předmět Montrealské úmluvy, kterým je sjednotit určitá pravidla mezinárodní letecké dopravy, vykládán jednotným a autonomním způsobem pro Unii a její členské státy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 21). Nelze tedy brát v úvahu různé významy, které lze uvedenému pojmu přikládat ve vnitrostátních právních rádech členských států, ale výkladová pravidla obecného mezinárodního práva, která jsou pro Unii závazná (obdobně viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 32 citovaná judikatura).
- 22 Článek 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1155, s. 331), který odráží obyčejové mezinárodní právo a jehož ustanovení jsou součástí unijního právního řádu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. února 2018, Western Sahara Campaign UK, C-266/16, EU:C:2018:118, bod 58 a citovaná judikatura),

upřesňuje, že smlouva musí být vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k předmětu a účelu smlouvy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 31 a citovaná judikatura). Článek 32 této úmluvy dále stanoví, že je možné využít doplňkové prostředky výkladu, zejména přípravné materiály na smlouvě a okolnosti, za nichž byla smlouva uzavřena.

- 23 Pokud jde o obvyklý význam pojmu „[tělesné] zranění“ upraveného v čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, je třeba stejně, jako to učinil generální advokát v bodě 25 svého stanoviska, zdůraznit, že výraz „zranění“ označuje změnu orgánu, tkáně nebo buňky v důsledku nemoci nebo úrazu, zatímco výraz „tělesný“ odkazuje na tělo, tedy hmotnou část živé bytosti.
- 24 I když pojem „zranění“ v běžném slova smyslu nelze vykládat tak, že vylučuje duševní trauma související s takovým zraněním, jinak tomu je v případě, kdy se jako zde, jak vyplývá ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, jedná o lékařsky prokázané duševní trauma, které nijak nesouvisí se zraněním v běžném smyslu tohoto pojmu. Takový výklad by totiž stíral rozdíl mezi zraněním a duševním traumatem.
- 25 Skutečnost, že byl pojem „zranění“ zahrnut do znění čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, však nutně nepředpokládá, že autoři této úmluvy měli v úmyslu vyloučit v případě „nehody“ ve smyslu tohoto ustanovení odpovědnost leteckých dopravců, pokud tato nehoda způsobila cestujícímu duševní trauma, které nesouvisí se zraněním, které má tutéž příčinu.
- 26 Pokud jde o přípravné práce, které vedly k přijetí uvedené úmluvy, je pravda, že žádný z návrhů, které měly výslovně zahrnout pojem „duševní trauma“ do znění Montrealské úmluvy, nebyl úspěšný. Jak však uvedl generální advokát v bodě 41 svého stanoviska, z těchto prací rovněž vyplývá, že pojem „zranění“ byl použit „na základě toho, že v některých státech je za určitých podmínek možné získat náhradu za duševní trauma, že se judikatura v této oblasti vyvíjí a že do tohoto vývoje, který závisí na judikatuře v jiných oblastech než v mezinárodní letecké dopravě, není plánováno zasahovat“ (zápis z 6. zasedání pléna ze dne 27. května 1999, Mezinárodní konference pro leteckou dopravu, Montreal, 10. až 28. května 1999, sv. I, protokoly, s. 243).
- 27 Pokud jde dále o cíle Montrealské úmluvy, je třeba připomenout, že podle druhého a třetího bodu odůvodnění této úmluvy k nim kromě modernizace a sjednocení Varšavské úmluvy patří i cíl zajistit „ochran[u] zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění“ zejména v případě nehody, a to formou objektivní odpovědnosti leteckých dopravců. Nutnost zajistit spravedlivou náhradu, která si žádá i rovné zacházení s cestujícími, kteří utrpěli stejně závažné zranění fyzického či duševního rázu v důsledku téže nehody, by přitom byla zpochybněna, kdyby byl čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy vykládán v tom smyslu, že vylučuje náhradu za duševní trauma způsobené takovou nehodou, které nesouvisí se zraněním.
- 28 Situace cestujícího, který utrpěl v důsledku nehody duševní trauma, se totiž může v závislosti na závažnosti z toho vyplývající újmy jevit jako srovnatelná se situací cestujícího, který utrpěl zranění.
- 29 Je tudíž třeba mít za to, že čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy umožňuje náhradu za duševní trauma způsobené „nehodou“ ve smyslu tohoto ustanovení, které nesouvisí se „zraněním“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

- 30 Nutnost zajistit spravedlivou náhradu však musí být sladěna s nutností zachovat „spravedlivé vyvážení zájmů“ leteckých dopravců a cestujících, jak vyplývá z pátého bodu odůvodnění preambule Montrealské úmluvy (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 36, a ze dne 12. května 2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, bod 36).
- 31 Letecký dopravce tak může nést odpovědnost na základě čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy pouze v případě, že poškozený cestující prokáže právně dostačujícím způsobem, a to zejména prostřednictvím lékařského posudku a dokladů o léčebné péči, že v důsledku „nehody“ ve smyslu tohoto ustanovení byla jeho duševní integrita narušena natolik závažně či v takové míře, že to má vzhledem k psychosomatickým následkům dopad na jeho obecný zdravotní stav a neobejde se bez lékařské péče.
- 32 Tento výklad umožňuje poškozeným cestujícím získat spravedlivou náhradu na základě principu odškodnění a leteckým dopravcům zároveň umožňuje se chránit před podvodnými žalobami na náhradu škody, které by na ně kladly břemeno vysoké, obtížně určitelné a vyčíslitelné škody, jež by mohla ohrozit, či dokonce ochromit jejich hospodářskou činnost (obdobně viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 40).
- 33 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy musí být vykládán v tom smyslu, že duševní trauma způsobené cestujícímu „nehodou“ ve smyslu tohoto ustanovení, které nesouvisí se „zraněním“ ve smyslu uvedeného ustanovení, musí být odškodněno stejně jako takové zranění, pokud poškozený cestující prokáže, že jeho duševní integrita byla narušena natolik závažně či v takové míře, že to má dopad na jeho celkový zdravotní stav a neobejde se bez léčby.

K druhé otázce

- 34 Vzhledem k tomu, že druhá otázka byla předkládajícím soudem položena pouze pro případ záporné odpovědi na první otázku a že odpověď zněla kladně, není namístě odpovídat na druhou otázku.

K nákladům řízení

- 35 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetího senátu) rozhodl takto:

Článek 17 odst. 1 úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, podepsané Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválené jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001

musí být vykládán v tom smyslu, že

duševní trauma způsobené cestujícím „nehodou“ ve smyslu tohoto ustanovení, které nesouvisí se „zraněním“ ve smyslu uvedeného ustanovení, musí být odškodněno stejně jako takové zranění, pokud poškozený cestující prokáže, že jeho duševní integrita byla narušena natolik závažně či v takové míře, že to má dopad na jeho celkový zdravotní stav a neobejde se bez léčby.

Podpisy