



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 20. októbra 2022*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Montrealský dohovor – Článok 17 ods. 1 – Zodpovednosť leteckého dopravcu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho – Pojem ‚telesné zranenie‘ – Posttraumatická stresová porucha, ktorú utrpel cestujúci pri núdzovej evakuácii lietadla“

Vo veci C-111/21,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko) z 28. januára 2021 a doručený Súdnemu dvoru 25. februára 2021, ktorý súvisí s konaním:

BT

proti

Laudamotion GmbH,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predsedníčka tretej komory K. Jürimäe, sudcovia M. Safjan, N. Piçarra (spravodajca), N. Jääskinen a M. Gavalec,

generálny advokát: J. Richard de la Tour,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- BT, v zastúpení: D. Heine, Rechtsanwalt,
- Laudamotion GmbH, v zastúpení: C. Peitsch, Rechtsanwalt,
- nemecká vláda, v zastúpení: J. Möller, J. Heitz a M. Hellman, splnomocnení zástupcovia,
- Európska komisia, v zastúpení: G. Braun, K. Simonsson a G. Wilms, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 24. marca 2022,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 17 ods. 1 a článku 29 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého v Montreale 28. mája 1999, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, 2001, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491, ďalej len „Montrealský dohovor“), ktorý vo vzťahu k Európskej únii nadobudol účinnosť 28. júna 2004.
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi BT a spoločnosťou Laudamotion GmbH, leteckým dopravcom, vo veci návrhu na náhradu škody, ktorý podala BT z dôvodu posttraumatickej stresovej poruchy, ktorú utrpela pri núdzovej evakuácii lietadla, ktoré ju malo prepravovať.

Právny rámec

Medzinárodné právo

- 3 Druhý, tretí a piaty odsek preambuly Montrealského dohovoru znejú:
„[Členské štáty uznávajú] potrebu modernizácie a konsolidácie [Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu podpísaného vo Varšave 12. októbra 1929 (ďalej len ‚Varšavský dohovor‘] a súvisiacich dokumentov,
[Členské štáty uznávajú] dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady,
...
... spoločná akcia štátov týkajúca sa ďalšieho zosúladovania a kodifikácie niektorých pravidiel upravujúcich medzinárodnú leteckú dopravu prostredníctvom nového dohovoru je najprimeranejším prostriedkom na dosiahnutie spravodlivého vyváženého záujmov.“
- 4 Článok 17 tohto dohovoru s názvom „Smrť a zranenie cestujúcich – škoda na batožine“ vo svojom odseku 1 stanovuje:
„Dopravca je zodpovedný za utrpenú škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho iba v prípade, keď sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie[,] udiala na palube lietadla alebo ak nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania.“
- 5 Podľa článku 29 uvedeného dohovoru s názvom „Základ pre nárok“:
„Pri preprave cestujúcich, batožiny a nákladu môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená, či už na základe tohto dohovoru alebo na základe zmluvy, alebo deliktu, alebo inak, za [len za – *neoficiálny preklad*] podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú stanovené v tomto dohovore...“

Právo Únie

- 6 Článok 2 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave (Ú. v. ES L 285, 1997, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489), zmeneného a doplneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002 (Ú. v. ES L 140, 2002, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246) (ďalej len „nariadenie č. 2027/97“), stanovuje:

„Pojmy obsiahnuté v tomto nariadení, ktoré nie sú definované v odseku 1, sú ekvivalentmi pojmov použitých v Montrealskom dohovore.“

- 7 Článok 3 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje:

„Zodpovednosť leteckého dopravcu [Únie] za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 8 Dňa 1. marca 2019 BT nastúpila na let z Londýna (Spojené kráľovstvo) do Viedne (Rakúsko), ktorý prevádzkovala Laudamotion.
- 9 Pri štarte ľavý motor lietadla, ktoré malo uskutočniť tento let, vybuchol, čo viedlo k evakuácii cestujúcich. BT opustila toto lietadlo s využitím núdzového východu a bola vo vzduchu odhodená na niekoľko metrov prúdom vzduchu z pravého motora, ktorý ešte nebol vypnutý. Následne jej bola diagnostikovaná posttraumatická stresová porucha, pre ktorú je v lekárskej starostlivosti.
- 10 BT podala na Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat, Rakúsko) žalobu proti spoločnosti Laudamotion, ktorou sa domáha určenia jej zodpovednosti podľa článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, ako aj zaplata sumy 4 353,60 eura z titulu náhrady liečebných nákladov, ktoré vynaložila, a sumy 2 500 eur ako náhrady nemajetkovej ujmy spolu s trovami konania. Zdôraznila, že v každom prípade zodpovednosť spoločnosti Laudamotion vzniká podľa rakúskeho práva, ktoré sa uplatňuje doplnkovo.
- 11 Laudamotion na svoju obranu uviedla, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa vzťahuje len na telesné zranenia v úzkom zmysle, a nie čisto psychické ťažkosti, a dodala, že rakúske právo sa na spor vo veci samej podľa článku 29 tohto dohovoru neuplatňuje.
- 12 Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat) rozsudkom z 12. novembra 2019 tejto žalobe vyhovel. Tento súd sa domnieval, že na spor vo veci samej sa nevzťahuje článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, keďže toto ustanovenie stanovuje zodpovednosť leteckého dopravcu len za telesné zranenia. Rozhodol však, že zodpovednosť spoločnosti Laudamotion vznikla podľa rakúskeho práva, ktoré stanovuje náhradu škody aj v prípade výlučne duševnej ujmy, ak tak ako v prejednávanej veci dosahuje úroveň ochorenia.
- 13 Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko), na ktorý Laudamotion podala odvolanie, rozsudkom zo 7. apríla 2020 zrušil prvostupňový rozsudok a žalobu o náhradu škody zamietol. Tento súd sa nielen domnieval, rovnako ako Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat), že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa v prípade, keď nejde o telesné zranenia, neuplatňuje, ale aj že článok 29 tohto dohovoru vylučuje uplatnenie rakúskeho práva.

- 14 BT sa teda obrátila na Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd, Rakúsko), vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, s opravným prostriedkom Revision proti tomuto rozsudku.
- 15 Tento súd má pochybnosti o tom, či pojem „telesné zranenie“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru zahŕňa aj čisto psychické ťažkosti a či je žaloba na náhradu škody podľa vnútroštátneho práva v prípade zápornej odpovede vylúčená podľa článku 29 Montrealského dohovoru.
- 16 Za týchto okolností Oberster Gerichtshof (Najvyšší súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:
- „1. Predstavujú psychické ťažkosti cestujúceho, ktoré dosahujú úroveň ochorenia, spôsobené nehodou ‚telesné zranenie‘ v zmysle článku 17 ods. 1 [Montrealského dohovoru]?
2. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku, bráni článok 29 tohto dohovoru nároku na náhradu škody, ktorý by existoval podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

- 17 Túto otázku treba chápať tak, že jej cieľom je v podstate určiť, či sa má článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru vykladať v tom zmysle, že duševná ujma, ktorá dosahuje úroveň ochorenia a bola spôsobená cestujúcemu „nehodou“, v zmysle tohto ustanovenia musí byť odškodnená v súlade s uvedeným ustanovením.
- 18 Na úvod treba pripomenúť, že podľa článku 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 zodpovednosť leteckých dopravcov Únie za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, ktoré sú relevantné pre takú zodpovednosť.
- 19 Podľa článku 17 ods. 1 tohto dohovoru je letecký dopravca povinný nahradiť škodu v prípade smrti alebo telesného zranenia cestujúceho, avšak iba v prípade, keď sa nehoda, ktorá spôsobila smrť alebo zranenie, udiala na palube lietadla, alebo ak nastala v priebehu nastupovania alebo vystupovania.
- 20 Pojem „telesného zranenia“ uvedený v tomto ustanovení však nie je definovaný ani v Montrealskom dohovore, ani v nariadení č. 2027/97, ktorého článok 2 ods. 2 stanovuje, že pojmy obsiahnuté v tomto nariadení, ktoré nie sú definované v odseku 1 tohto článku, sú ekvivalentmi pojmov použitých v tomto dohovore.
- 21 Tento pojem treba vzhľadom na cieľ Montrealského dohovoru, ktorým je zjednotenie určitých pravidiel medzinárodnej leteckej dopravy, vykladať jednotne a autonómne pre Úniu a jej členské štáty (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. mája 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, bod 21). Treba teda zohľadniť nie rôzne významy, ktoré možno pripísať uvedenému pojmu vo vnútroštátnych právnych poriadkoch členských štátov, ale výkladové pravidlá všeobecného medzinárodného práva, ktoré sú pre Úniu záväzné (pozri analogicky rozsudok z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 32 a citovanú judikatúru).

- 22 V tejto súvislosti článok 31 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z 23. mája 1969 (*Zbierka zmlúv Spojených národov*, zv. 1155, s. 331), ktorý odzrkadľuje medzinárodné obyčajové právo a ktorého ustanovenia sú súčasťou právneho poriadku Únie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. februára 2018, *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, bod 58 a citovaná judikatúra), spresňuje, že zmluva sa má vykladať dobromyseľne, v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v zmluve v ich celkovej súvislosti, a takisto s prihliadnutím na predmet a účel zmluvy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. decembra 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 31 a citovanú judikatúru). Okrem toho článok 32 tohto dohovoru stanovuje, že je možné použiť doplnkové prostriedky výkladu, najmä prípravné práce k predmetnej zmluve a okolnosti, za ktorých bola uzavretá.
- 23 Pokiaľ ide o obvyklý význam pojmu „telesné zranenie“ uvedeného v článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, treba podobne, ako to uviedol aj generálny advokát v bode 25 svojich návrhov, zdôrazniť, že výraz „zranenie“ označuje zmenu orgánu, tkaniva alebo bunky, ktorá nastala v dôsledku choroby alebo úrazu, zatiaľ čo výraz „telesný“ odkazuje na materiálnu časť živej bytosti, teda na ľudské telo.
- 24 Hoci pojem „telesné zranenie“ v jeho obvyklom význame nemožno vykladať tak, že vylučuje duševnú ujmu spojenú s takýmto telesným zranením, je to inak, pokiaľ tak ako v danom prípade zo spisu, ktorým disponuje Súdny dvor, vyplýva, že ide o lekársky preukázanú duševnú ujmu, ktorá nemá žiadnu súvislosť s telesným zranením v bežnom význame tohto pojmu. Takýto výklad by totiž viedol k mazaniu rozlišovania medzi telesným zranením a duševnou ujmou.
- 25 Skutočnosť, že pojem „telesné zranenie“ bol použitý v znení článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru však nevyhnutne nepredpokladá, že autori tohto dohovoru chceli v prípade „nehody“ v zmysle tohto ustanovenia vylúčiť zodpovednosť leteckých dopravcov, ak táto nehoda spôsobila cestujúcemu duševnú ujmu, ktorá nesúvisí so žiadnym telesným zranením, ktoré má rovnakú príčinu.
- 26 Pokiaľ ide o prípravné práce, ktoré viedli k prijatiu uvedeného dohovoru, nepochybne z nich vyplýva, že žiaden z návrhov smerujúcich k výslovnému zahrnutiu pojmu „duševná ujma“ do znenia Montrealského dohovoru nebol úspešný. Ako však uviedol generálny advokát v bode 41 svojich návrhov, z týchto prác tiež vyplýva, že pojem „telesné zranenie“ bol zachovaný „z dôvodu, že v niektorých štátoch je za určitých podmienok možné domáhať sa náhrady duševnej ujmy, že judikatúra v tejto oblasti sa vyvíja a že nemá dochádzať ku stretu s týmto vývojom, ktorý závisí od judikatúry v iných oblastiach, ako je oblasť leteckej medzinárodnej dopravy“ (zápisnica zo 6. zasadnutia plenárnej komisie z 27. mája 1999, *Medzinárodná konferencia o leteckom práve*, Montreal, 10. až 28. máj 1999, zv. I, zápisnice, s. 243).
- 27 Okrem toho, pokiaľ ide o ciele Montrealského dohovoru, treba pripomenúť, že medzi nimi sa v zmysle druhého a tretieho odseku preambuly tohto dohovoru okrem modernizácie a konsolidácie Varšavského dohovoru nachádza cieľ zabezpečiť „ochranu záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady“, najmä v prípade nehody, prostredníctvom režimu objektívnej zodpovednosti leteckých dopravcov. Potreba spravodlivého odškodnenia, ktorá tiež vyžaduje, aby sa zabezpečila rovnosť zaobchádzania s cestujúcimi, ktorí utrpeli ujmu, či už fyzickú, alebo duševnú, rovnakej závažnosti v dôsledku tej istej nehody, by bola spochybnená, ak by sa článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru vykladal v tom zmysle, že vylučuje náhradu duševnej ujmy spôsobenej takouto nehodou, pokiaľ nie je spojená so žiadnym telesným zranením.

- 28 Situácia cestujúceho, ktorý utrpel duševnú ujmu v dôsledku nehody, sa totiž môže v závislosti od závažnosti škody, ktorá z toho vyplýva, javiť porovnateľná so situáciou cestujúceho, ktorý utrpel telesné zranenie.
- 29 V dôsledku toho sa treba domnievať, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru umožňuje náhradu duševnej ujmy spôsobenej „nehodou“ v zmysle tohto ustanovenia, ktorá nesúvisí s „telesným zranením“ v zmysle uvedeného ustanovenia.
- 30 Potrebu spravodlivého odškodnenia však, ako vyplýva z piateho odseku preambuly Montrealského dohovoru, treba zosúladiť s potrebou zachovať „spravodlivé vyváženie záujmov“ leteckých dopravcov a cestujúcich (pozri v tomto zmysle rozsudky z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 36, a z 12. mája 2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, bod 36).
- 31 Zodpovednosť leteckého dopravcu teda môže vzniknúť na základe článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru len vtedy, ak poškodený cestujúci z právneho hľadiska dostatočne, najmä prostredníctvom lekárskeho posudku a dokladov o zdravotnej starostlivosti, preukáže existenciu poškodenia svojej duševnej integrity, ktoré utrpel v dôsledku „nehody“ v zmysle tohto ustanovenia, takej závažnosti alebo intenzity, že ovplyvňuje jeho celkový zdravotný stav, najmä s prihliadnutím na jeho psychosomatické účinky, a ktorého sa nemožno zbaviť bez lekárskej liečby.
- 32 Tento výklad umožňuje poškodeným cestujúcim, aby boli odškodnení spravodlivým spôsobom v súlade so zásadou náhrady škody a leteckým dopravcom zároveň umožňuje, aby boli chránení pred podvodnými nárokmi na náhradu škody, ktoré by im ukladali veľmi ťažké bremeno náhrad, ktoré možno len zložito určiť a vyčíslieť a ktoré by mohlo ohroziť, alebo dokonca ochromiť ich hospodársku činnosť (pozri analogicky rozsudok z 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, bod 40).
- 33 Vzhľadom na už vyššie uvedené dôvody treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 17 ods. 1 Montrealského dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že duševná ujma spôsobená cestujúcemu „nehodou“ v zmysle tohto ustanovenia, ktorá nie je spojená s „telesným zranením“ v zmysle tohto ustanovenia, musí byť odškodnená rovnako ako telesné zranenie, pokiaľ poškodený cestujúci preukáže existenciu poškodenia svojej duševnej integrity takej závažnosti alebo intenzity, že ovplyvňuje jeho celkový zdravotný stav a že sa ho nemôže zbaviť bez lekárskej liečby.

O druhej otázke

- 34 Vzhľadom na to, že druhá otázka bola položená vnútroštátnym súdom len v prípade zápornej odpovede na prvú otázku a že táto otázka bola predmetom kladnej odpovede, nie je potrebné odpovedať na druhú otázku.

O trovách

- 35 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

Článok 17 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretého v Montreale 28. mája 1999, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001,

sa má vykladať v tom zmysle, že:

duševná ujma spôsobená cestujúcemu „nehodou“ v zmysle tohto ustanovenia, ktorá nie je spojená s „telesným zranením“ v zmysle tohto ustanovenia, musí byť odškodnená rovnako ako telesné zranenie, pokiaľ poškodený cestujúci preukáže existenciu poškodenia svojej duševnej integrity takej závažnosti alebo intenzity, že ovplyvňuje jeho celkový zdravotný stav a že sa ho nemôže zbaviť bez lekárskej liečby.

Podpisy