



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 20. oktobra 2022 *

„Predhodno odločanje – Zračni prevoz – Montrealska konvencija – Člen 17(1) – Odgovornost letalskega prevoznika v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika – Pojem ‚telesna poškodba‘ – Posttravmatska stresna motnja, ki jo potnik utrpi med nujno evakuacijo letala“

V zadevi C-111/21,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija) z odločbo z dne 28. januarja 2021, ki je na Sodišče prispela 25. februarja 2021, v postopku

BT

proti

Laudamotion GmbH,

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi K. Jürimäe, predsednica senata, M. Safjan, N. Piçarra (poročevalec), N. Jääskinen in M. Gavalec, sodniki,

generalni pravobranilec: J. Richard de la Tour,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za BT D. Heine, Rechtsanwalt,
- za Laudamotion GmbH C. Peitsch, Rechtsanwalt,
- za nemško vlado J. Möller, J. Heitz in M. Hellmann, agenti,
- za Evropsko komisijo G. Braun, K. Simonsson in G. Wilms, agenti,

* Jezik postopka: nemščina.

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 24. marca 2022

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 17(1) in člena 29 Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu in jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491; v nadaljevanju: Montrealska konvencija) in je za Evropsko unijo začela veljati 28. junija 2004.
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med osebo BT in družbo Laudamotion GmbH, letalskim prevoznikom, zaradi odškodninskega zahtevka, ki ga je oseba BT vložila zaradi posttravmatske stresne motnje, ki jo je utrpela ob nujni evakuaciji letala, s katerim bi morala potovati.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

- 3 V drugi, tretji in peti uvodni izjavi Montrealske konvencije je navedeno:
„[Države pogodbenice priznavajo] potreb[o] po posodobitvi in združitvi [Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, podpisane 12. oktobra 1929 v Varšavi (v nadaljevanju: Varšavska konvencija),] in povezanih instrumentov;
[države pogodbenice priznavajo] pomen[...] zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potreb[o] po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje;
[...]
[države pogodbenice so prepričane], da je skupna dejavnost držav za nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, z novo konvencijo [...] najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov“.
- 4 Člen 17 te konvencije, naslovljen „Smrt in poškodbe potnikov – škoda na prtljagi“, v odstavku 1 določa:
„Prevoznik je odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem.“
- 5 Člen 29 navedene konvencije, naslovljen „Podlaga za zahtevke“, določa:
„Pri prevozu potnikov, prtljage in tovora se lahko vsak zahtevke za odškodnino, ne glede na pravni temelj, ki je lahko ta konvencija, pogodba, nedopustno ravnanje ali drug pravni temelj, vložijo le pod pogoji in omejitvami odgovornosti, kakor so določeni v tej konvenciji [...]“.

Pravo Unije

- 6 Člen 2(2) Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 6, str. 246; v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97), določa:

„Pojmi iz te uredbe, ki niso opredeljeni v odstavku 1, so enakovredni tistim, ki so uporabljeni v Montrealski konvenciji.“

- 7 Člen 3(1) te uredbe določa:

„Odgovornost letalskega prevoznika [Unije] v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost.“

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

- 8 Oseba BT se je 1. marca 2019 vkrcala na let družbe Laudamotion iz Londona (Združeno kraljestvo) na Dunaj (Avstrija).
- 9 Ob vzletu je levi motor letala, ki bi moralo opraviti ta let, eksplodiral, kar je povzročilo evakuacijo potnikov. Oseba BT je to letalo zapustila skozi zasilni izhod, pri čemer jo je zračni tok desnega motorja, ki še ni bil ugasnjen, zanesel več metrov po zraku. Od takrat ji je diagnosticirana posttravmatska stresna motnja, zaradi katere se zdravi.
- 10 Oseba BT je pri Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) proti družbi Laudamotion vložila tožbo, s katero je predlagala, naj se ugotovi odgovornost tega letalskega prevoznika na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije ter naj se ji povrnejo stroški zdravljenja, ki so ji nastali, v višini 4353,60 EUR in plačilo odškodnine za nepremoženjsko škodo v višini 2500 EUR, skupaj s stroški in izdatki. Trdila je, da je družba Laudamotion vsekakor odgovorna na podlagi avstrijskega prava, ki se uporablja subsidiarno.
- 11 Družba Laudamotion je v zagovor trdila, da člen 17(1) Montrealske konvencije zajema le telesne poškodbe v ožjem pomenu, ne pa izključno duševnih motenj, in dodala, da se avstrijsko pravo na podlagi člena 29 te konvencije ne uporablja za spor o glavni stvari.
- 12 Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu) je s sodbo z dne 12. novembra 2019 tožbi ugodilo. To sodišče je menilo, da se za spor o glavni stvari ne uporablja člen 17(1) Montrealske konvencije, saj je v tej določbi odgovornost letalskega prevoznika določena le za telesne poškodbe. Kljub temu je razsodilo, da je družba Laudamotion odgovorna na podlagi avstrijskega prava, ki določa odškodnino za izključno duševno škodo, če ta doseže patološko raven.
- 13 Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), pri katerem je družba Laudamotion vložila pritožbo, je s sodbo z dne 7. aprila 2020 prvostopenjsko sodbo razveljavilo in odškodninsko tožbo zavrnilo. To sodišče je ugotovilo ne le, tako kot Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu), da se člen 17(1) Montrealske konvencije ne uporablja za netelesne poškodbe, ampak tudi, da člen 29 te konvencije izključuje uporabo avstrijskega prava.

- 14 Oseba BT je nato pri Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče, Avstrija), predložitvenem sodišču, vložila revizijo zoper to sodbo.
- 15 To sodišče dvomi o tem, ali pojem „telesna poškodba“ v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije zajema tudi izključno duševne motnje in ali je v primeru negativnega odgovora odškodninska tožba na podlagi nacionalnega prava izključena na podlagi člena 29 te konvencije.
- 16 V teh okoliščinah je Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:
- „1. Ali je bolezenska duševna motnja potnika, ki je posledica nesreče, ‚telesna poškodba‘ v smislu člena 17(1) [Montrealske konvencije]?
2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, ali člen 29 te konvencije nasprotuje pravici do odškodnine, ki bi obstajala na podlagi nacionalnega prava, ki se uporablja?“

Vprašanji za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

- 17 To vprašanje je treba razumeti tako, da se z njim v bistvu ugotavlja, ali je treba člen 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da je treba za duševno poškodbo, ki je bolezenska in je bila povzročena potniku zaradi „nesreče“ v smislu te določbe, v skladu z navedeno določbo izplačati odškodnino.
- 18 Najprej je treba opozoriti, da v skladu s členom 3(1) Uredbe št. 2027/97 odgovornost letalskih prevoznikov Unije v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na to odgovornost.
- 19 V skladu s členom 17(1) Montrealske konvencije je prevoznik odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem oziroma izkrcanjem.
- 20 Vendar pojem „telesna poškodba“ iz te določbe ni opredeljen niti v Montrealski konvenciji niti v Uredbi št. 2027/97, katere člen 2(2) določa, da so pojmi iz te uredbe, ki niso opredeljeni v odstavku 1 tega člena, enakovredni tistim, ki so uporabljeni v tej konvenciji.
- 21 Ta pojem je treba, zlasti glede na namen Montrealske konvencije, ki je poenotenje nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, v Uniji in njenih državah članicah razlagati enotno in avtonomno (glej v tem smislu sodbo z dne 6. maja 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, točka 21). Tako je treba upoštevati pravila razlage splošnega mednarodnega prava, ki so za Unijo zavezujoča, ne pa različnih pomenov, ki jih lahko temu pojmu dajejo notranje zakonodaje držav članic (glej po analogiji sodbo z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 32 in navedena sodna praksa).
- 22 V zvezi s tem člen 31 Dunajske konvencije o pravu mednarodnih pogodb z dne 23. maja 1969 (*Zbirka pogodb Združenih narodov*, zvezek 1155, str. 331), ki odraža običajno mednarodno pravo in katerega določbe so del pravnega reda Unije (glej v tem smislu sodbo z dne 27. februarja 2018, Western Sahara Campaign UK, C-266/16, EU:C:2018:118, točka 58 in navedena sodna praksa),

določa, da je treba pogodbo razlagati v skladu z načelom dobre vere in običajnim pomenom določb pogodbe v njihovem kontekstu ter glede na njen cilj in namen (glej v tem smislu sodbo z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 31 in navedena sodna praksa). Poleg tega člen 32 te konvencije določa, da se lahko za razlago uporabijo dodatna sredstva, predvsem pripravljeno delo in okoliščine, v katerih je bila zadevna pogodba sklenjena.

- 23 Kar zadeva običajni pomen pojma „telesna poškodba“ iz člena 17(1) Montrealske konvencije, je treba poudariti, kot je storil generalni pravobranilec v točki 25 sklepnih predlogov, da pojem „poškodba“ pomeni spremembo organa, tkiva ali celice zaradi bolezni ali nesreče, medtem ko se izraz „telesna“ nanaša na snovni del živega bitja, in sicer na človeško telo.
- 24 Čeprav pojma „telesna poškodba“ v običajnem smislu ni mogoče razlagati tako, da izključuje duševno poškodbo, povezano s tako telesno poškodbo, pa to ne velja – kot v obravnavanem primeru, kakor je razvidno iz spisa, predloženega Sodišču – za medicinsko dokazano duševno poškodbo, ki ni nikakor povezana s telesno poškodbo v običajnem pomenu tega pojma. S tako razlago bi se namreč zabrisalo razlikovanje med telesno in duševno poškodbo.
- 25 Vendar dejstvo, da je bil pojem „telesna poškodba“ uporabljen v besedilu člena 17(1) Montrealske konvencije, ne pomeni nujno, da so avtorji te konvencije v primeru „nesreče“ v smislu te določbe nameravali izključiti odgovornost letalskih prevoznikov, če je ta nesreča povzročila duševne poškodbe potnika, ki niso v ničemer povezane s telesno poškodbo, nastalo iz istega vzroka.
- 26 Iz pripravljanih dokumentov, na podlagi katerih je bila sprejeta navedena konvencija, je sicer razvidno, da nobeden od predlogov za izrecno vključitev pojma „duševna poškodba“ v besedilo Montrealske konvencije ni bil uspešen. Vendar, kot je generalni pravobranilec navedel v točki 41 sklepnih predlogov, je iz teh dokumentov razvidno tudi, da je bil pojem „telesna poškodba“ uporabljen „na podlagi tega, da je v nekaterih državah odškodnina za duševne poškodbe pod nekaterimi pogoji izterljiva, da se sodna praksa na tem področju razvija in da ni predvideno vmešavanje v ta razvoj, ki je odvisen od sodne prakse na področjih, ki se ne nanašajo na mednarodni letalski prevoz“ (zapisnik 6. zasedanja plenarne komisije z dne 27. maja 1999, *Mednarodna konferenca letalskega prava*, Montreal, od 10. do 28. maja 1999, zvezek I, zapisnik, str. 243).
- 27 Poleg tega je treba v zvezi s cilji Montrealske konvencije opozoriti, da sta v skladu z drugo in tretjo uvodno izjavo te konvencije poleg posodobitve in prenovitve Varšavske konvencije med njimi tudi cilj zagotavljanja „varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje“, zlasti v primeru nesreče, z ureditvijo objektivne odgovornosti letalskih prevoznikov. Nujnost pravične odškodnine, ki zahteva tudi enako obravnavanje potnikov, ki so utrpeli telesne ali duševne poškodbe, ki so zaradi iste nesreče enako hude, pa bi bila ogrožena, če bi se člen 17(1) Montrealske konvencije razlagal tako, da izključuje odškodnino za duševne poškodbe, nastale zaradi take nesreče, če te niso povezane z nobeno telesno poškodbo.
- 28 Položaj potnika, ki je utrpel duševno poškodbo zaradi nesreče, se namreč lahko glede na resnost škode, ki je posledica te nesreče, izkaže za primerljiv s položajem potnika, ki je utrpel telesno poškodbo.
- 29 Zato je treba šteti, da člen 17(1) Montrealske konvencije omogoča odškodnino za duševno poškodbo zaradi „nesreče“ v smislu te določbe, ki ni povezana s „telesno poškodbo“ v smislu navedene določbe.

- 30 Vendar je treba potrebo po pravični odškodnini uskladiti, kot izhaja iz pete uvodne izjave Montrealske konvencije, s potrebo po ohranitvi „pravičnega ravnovesja interesov“ med letalskimi prevozniki in potniki (glej v tem smislu sodbi z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 36, in z dne 12. maja 2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, točka 36).
- 31 Tako je lahko letalski prevoznik na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije odgovoren le, če poškodovani potnik med drugim na podlagi zdravniškega izvedenskega mnenja in dokazil o zdravljenju pravno zadostno dokaže obstoj posega v njegovo duševno integriteto, ki ga je utrpel zaradi „nesreče“ v smislu te določbe, in da je ta poseg tako hud ali intenziven, da vpliva na njegovo splošno zdravstveno stanje, zlasti ob upoštevanju njegovih psihosomatskih učinkov, in ga brez zdravljenja ni mogoče ublažiti.
- 32 Ta razlaga hkrati poškodovanim potnikom omogoča, da dobijo pravično odškodnino v skladu z načelom povrnitve v prejšnje stanje, in letalskim prevoznikom, da se zavarujejo pred goljufivimi odškodninskimi zahtevki, s katerimi se jim nalaga zelo težko opredeljivo in izračunljivo breme povračila, ki bi lahko ogrozilo ali celo ohromilo njihovo gospodarsko dejavnost (glej po analogiji sodbo z dne 19. decembra 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, točka 40).
- 33 Glede na zgoraj navedene razloge je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 17(1) Montrealske konvencije razlagati tako, da je treba škodo za duševno poškodbo, ki je potniku nastala zaradi „nesreče“ v smislu te določbe in ki ni povezana s „telesno poškodbo“ v smislu navedene določbe, povrniti na enaki podlagi kot za tako telesno poškodbo, če poškodovani potnik dokaže obstoj posega v njegovo duševno integriteto, ki je tako hud in intenziven, da vpliva na njegovo splošno zdravstveno stanje in ga brez zdravljenja ni mogoče ublažiti.

Drugo vprašanje

- 34 Ker je predložitveno sodišče drugo vprašanje postavilo le v primeru nikalnega odgovora na prvo vprašanje in ker je bil odgovor nanj pritrdilen, na drugo vprašanje ni treba odgovoriti.

Stroški

- 35 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

Člen 17(1) Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu in jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001,

je treba razlagati tako, da

je treba škodo za duševno poškodbo, ki je potniku nastala zaradi „nesreče“ v smislu te določbe in ki ni povezana s „telesno poškodbo“ v smislu navedene določbe, povrniti na enaki podlagi kot za tako telesno poškodbo, če poškodovani potnik dokaže obstoj posega

v njegovo duševno integriteto, ki je tako hud in intenziven, da vpliva na njegovo splošno zdravstveno stanje in ga brez zdravljenja ni mogoče ublažiti.

Podpisi