

Anonymizovaná verze

Překlad

C-687/19 - 1

Věc C-687/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

18. září 2019

Předkládající soud:

cour d'appel de Mons (Belgie)

Datum předkládacího rozhodnutí:

5. září 2019

Navrhovatelka, žalovaná v původním řízení:

Ryanair Ltd

Odpůrkyně, žalobkyně v původním řízení:

PJ

[OMISSIS]

[OMISSIS]

VE VĚCI :

RYANAIR Ltd [OMISSIS],

navrhovatelka,

[OMISSIS]

PROTI:

PJ, [OMISSIS]

odpůrkyni,

[OMISSIS] [OMISSIS] [průběh řízení]

I. Přípustnost odvolání

Odvolání [OMISSIS] je přípustné. [OMISSIS]

II. Skutečnosti předcházející sporu a současný předmět sporu

PJ podala žalobu vůči společnosti [OMISSIS] RYANAIR [OMISSIS] směřující k uložení povinnosti zaplatit jí jako náhradu škody částku jistiny ve výši 60 000 eur s výhradou zvýšení či snížení v průběhu řízení, 2 000 eur jako předběžnou úhradu a dále vyrovnávací úroky ode dne 25. února 2015.

V návrhovém žádání předloženém při jednání dne 24. ledna 2018 požádala, aby byl před rozhodnutím ve věci ustanoven znalec v oboru zdravotnictví pro posouzení škody, která jí byla způsobena.

Napadený rozsudek pro zmeškání vyneseny v nepřítomnosti společnosti [OMISSIS] RYANAIR [OMISSIS] uložil posledně jmenované povinnost zaplatit PJ předběžně částku 1 500 eur a ve vztahu ke zbývajícím částem návrhových žádání ustanovil znalce RI.

[OMISSIS]

III. Podstata odvolání

III. 1. Relevantní skutečnosti

1. Dne 25. února 2015 letěla odpůrkyně letem FR2829 z Barcelony do Charleroi. Doprovázelo ji její 9 měsíců staré dítě SH.
2. Při přeletu přes Pyreneje se letadlo dostalo do velkých turbulencí, které způsobily zranění dvěma členkám posádky: jedna z letušek utrpěla náraz o strop, druhé poranil kotník vozík s občerstvením. Letadlo bylo odkloněno přes Bordeaux, aby mohly být obě zraněné ošetřeny.
3. Let přistál na letišti v Charleroi s pěti hodinovým zpožděním.
4. Odpůrkyně tvrdí, že v důsledku těchto událostí utrpěla silný šok a trpí invalidizující posttraumatickou stresovou poruchou; požaduje, aby návrhovatelce byla uložena povinnost nahradit tuto újmu.
5. Odpůrkyně předkládá:

2

- osvědčení ze dne 17. srpna 2015 podepsané TG, psychiatrem, které popisuje tvrzení odpůrkyně a uvádí, že od uvedených událostí má tato strach z dopravy všeho druhu a znovu prožívá ony těžké chvíle, přičemž shrnuje „domnívám se, že tato pacientka vykazuje typické znaky posttraumatické stresové poruchy invalidizující povahy, která bude vyžadovat psychologickou péči a medikaci“;
- tři osvědčení [OMISSIS] o tom, že odpůrkyně se v důsledku sporných událostí podrobuje terapiím ode dne 28. dubna 2015;
- osvědčení VF ze dne 20. března 2017, podle kterého odpůrkyně trpí postkomočním syndromem s úzkostí, poruchami spánku, pravostranným kořenovým syndromem S1 ode dne 25. února 2015;
- výsledky rentgenologického vyšetření provedeného dne 21. února 2017 s nálezem „pravostranné dorsální vyklenutí meziobratlové ploténky L5-S1, které zasahuje do odstupu kořene S1 vpravo“.

III. 2. Diskuse

6. Navrhovateka tvrdí, že:

- žaloba je promlčená;
- náhrada škody v projednávaném případě není možná z důvodu neexistence nehody a podpůrně z důvodu neexistence zranění ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy ze dne 28. května 1999 o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu;
- není prokázána příčinná souvislost.

III. 2. 1. Promlčení

7. -16. [OMISSIS] [OMISSIS]

17. V důsledku toho není návrh promlčen [OMISSIS].

III. 2. 2. K pojmu nehoda

18. -20. [OMISSIS] [OMISSIS]

21. V projednávaném případě předložené dokumenty prokazují, že v průběhu sporného letu se letadlo náhle dostalo do silných turbulencí, které způsobily zranění dvěma členkám posádky a vyžádaly si odklonění letadla.

III. 2. 3. K pojmu zranění

22. Aby měla nárok na náhradu škody, musí odpůrkyně též prokázat, že jí tato nečekaná a náhlá událost způsobila zranění.
23. Odpůrkyně nikdy netvrdila, že byla zraněna v důsledku turbulencí, které nastaly během sporného letu, a to ani v žalobě, kde uvádí, že byla silně otřesena a události jí způsobily trvajícím trauma, ale nehovoří o žádném fyzickém zranění. [OMISSIS]
24. [OMISSIS]
25. Navrhovatelka však tvrdí, že čistě psychické újmy jsou z náhrady škody vyloučeny jak podle čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, který se týká [tělesného] zranění, tak podle nařízení (ES) č. 889/2002 a podle jejích vlastních všeobecných smluvních podmínek, kterými jsou strany vázány.
26. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, v bodě 4 odůvodnění připomíná, že Montrealská úmluva stanoví režim neomezené odpovědnosti v případě smrti nebo zranění leteckých cestujících.
27. Článek 2 odst. 2 tohoto nařízení stanoví, že pojmy obsažené v tomto nařízení, které nejsou definovány v odstavci 1, se shodují s pojmy použitými v Montrealské úmluvě. Toto nařízení v preambuli připomíná, že pro bezpečný a moderní letecký dopravní systém je vhodná zásada neomezené odpovědnosti v případě smrti nebo zranění leteckých cestujících.
28. Článek 3 odst. 1 téhož nařízení stanoví, že odpovědnost leteckého dopravce Společenství, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost. Příloha tohoto nařízení stanoví, že neexistují žádné finanční limity odpovědnosti v případě smrti nebo zranění cestujících.
29. Všeobecné smluvní podmínky navrhovatelky připomínají, že taková mezinárodní doprava, jaká je definovaná v úmluvě, se řídí pravidly pro odpovědnost stanovenými v úmluvě a v nařízení Rady č. 2027/97 (ve znění nařízení č. 889/2002), jakož i těmito podmínkami, které v čl. 14 odst. 2 stanoví: „naše odpovědnost v případě smrti, zranění nebo jakékoli jiné tělesné újmy utrpěné cestujícím není omezena žádným finančním limitem...“.
30. Navrhovatelka nepochybně, že nařízení č. 2027/97 nemění obsah Montrealské úmluvy.
31. Montrealská úmluva ani nařízení (ES) č. 889/2002 nedefinují pojem zranění [tělesné újmy]. V obvyklém významu pojem „zranění“ znamená „závažnou změnu na orgánu v důsledku nemoci, nehody (poranění, zhmoždění, popálenina)“

a pojem „tělesný“ znamená „týkající se těla“ (fyzického) (Viz Le Robert illustré, 2012).

32. Navrhovatelka zastává následující názor:

Posttraumatická stresová porucha, o níž hovoří odpůrkyně, nepředstavuje „zranění“ ve smyslu Montrealské úmluvy. Vyloučení psychické újmy z náhrady škody není novinkou. Již před vstupem Montrealské úmluvy v platnost obsahoval článek 17 Varšavské úmluvy velmi podobný režim. Nejvyšší soud Spojených států vydal zásadní rozsudek ve věci *Floyd (US Supreme Court, Eastern Airlines, Inc. V. Floyd, 17. dubna 1991, 499 US 530 (1991))*, v němž uvedl: *i pokud bychom se shodli na tom, že v rovině politického cíle by bylo žádoucí odškodňovat i čistě psychické újmy, nelze tomuto požadavku vyhovět, aniž by existoval jasný důkaz o tom, že taková byla vůle signatářů ve vztahu k článku 17. Z diskusí k článku 17 vyplývá, že jeho znění, přípravné práce na něm ani jeho následné výklady takový záměr jasně neprokazují.*

Přípravné práce na Montrealské úmluvě svědčí o tom, že některé skandinávské země se pokusily ke zraněním doplnit i duševní újmy (International Civil Aviation Organization, International Conference on Air Law, Montreal 10-28 May 1999, sv. 1, *Minutes*, s.67).

Při ukončení prací na úmluvě však tato cesta zcela záměrně zvolena nebyla a bylo rozhodnuto, že v ní budou ponechána pouze zranění.

Toto vyloučení duševních újem z Montrealské úmluvy potvrzuje navíc i rozhodnutí výboru pro revizi Římské úmluvy z roku 1952 o škodách způsobených třetím stranám na zemi [cizími letadly] vzhledem k tomu, že Úmluva o náhradě škody způsobené letadlem třetím osobám ze dne 2. května 2009 (Belgií neratifikovaná) ve svém čl. 3 odst. 3 stanoví, že *smrt, zranění nebo psychická újma zakládají nárok na náhradu škody. Škody spočívající v psychické újmě zakládají nárok na náhradu škody pouze tehdy, pokud jsou zapříčiněny rozpoznatelnou psychickou chorobou způsobenou buďto zraněním, nebo přímým vystavením pravděpodobnosti bezprostředního nebezpečí smrti nebo zranění.*

Jedná se o jediný právní nástroj v oblasti letecké dopravy, který umožňuje určité kategorii poškozených uplatnit nárok na náhradu psychické újmy v jasně vymezených případech.

Rozhodnutí mezinárodního normotvůrce není dílem náhody, ale vyplývá z jeho záměru zajistit jednotný, rozumný a vyvážený kompromis mezi ochranou zájmů cestujících, na jedné straně, a podporou letecké dopravy jakožto činnosti umožňující volný pohyb osob a zboží na společenské a obchodní úrovni, na druhé straně.

Jakékoli jiné řešení by otevřelo prostor pro uplatňování nahodilých nároků na náhradu škody ze strany jakéhokoli cestujícího, který by tvrdil, že v důsledku použití určitého druhu přepravy utrpěl psychické nepohodlí jakékoli povahy.

33. Odpůrkyně zastává následující názor:

Ve věci *Floyd* omezil Nejvyšší soud Spojených států svůj přezkum na otázku čisté duševní újmy a ponechal stranou otázku duševní újmy spojené s fyzickým zraněním nebo otázku duševní újmy, která se následně projeví fyzickým zraněním.

Krom toho, v důsledku věci *Floyd* pak žalobkyně ve věci *Weaver v. Delta Airlines* tvrdila, že byla vyděšena při nouzovém přistání a byla u ní diagnostikována posttraumatická stresová porucha; tvrdila, že nejnovější lékařské výzkumy ukazují, že extrémní stres fyzicky poškozuje mozek, konkrétně působí fyzické narušení nebo atrofii částí hipokampu v mozku, přičemž Soud jí dal za pravdu a pokládal tyto skutečnosti za dostatečné [US District Court for the District of Montana, *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp.2d 1190 (D.Mont.1999), 3. června 1999].

Můžeme si klást otázku, kde leží hranice mezi fyzickým zraněním a duševní újmou.

V důsledku případu *Floyd* pak představitelé Ameriky, jakož i Švédska a Norska při jednání ohledně Montrealské úmluvy požadovali doplnění doslovného vymezení pojmu duševní újmy, setkali se nicméně s odporem velkého počtu představitelů jiných zemí, kterým se to nejevilo potřebné, jelikož pojem psychické újmy byl již zahrnut v pojmu „zranění“; bylo to potvrzeno i představitelem Francie v rámci Montrealské úmluvy, který uvedl, že pojem „zranění“ zahrnuje současně duševní i fyzickou újmu (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, str. 68 bod 36 (2001).

V případě pochybností ohledně všeobecných smluvních podmínek je třeba použít článek 1162 belgického občanského zákoníku.

34. Článek 267 Smlouvy o fungování Evropské unie stanoví, že Soudní dvůr Evropské unie má pravomoc rozhodovat o předběžných otázkách týkajících se výkladu Smluv a platnosti a výkladu aktů přijatých orgány, institucemi nebo jinými subjekty Unie.

Vzhledem k tomu, že výklad práva Evropské unie přísluší Soudnímu dvoru Evropské unie, je třeba mu před dalším rozhodnutím ve věci položit předběžnou otázku uvedenou ve výroku tohoto rozsudku.

Z TĚCHTO DŮVODŮ,

[OMISSIS]

Dříve, než [soud] sám ve věci rozhodne, pokládá Soudnímu dvoru Evropské unie následující předběžnou otázku:

Mají být čl. 2 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, a tudíž i čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy ze dne 28. května 1999 o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu vykládány v tom smyslu, že brání tomu, aby taková újma psychického typu, jako je posttraumatická stresová porucha, zakládala na základě těchto ustanovení nárok na náhradu škody?

[podpisy]

[OMISSIS] [OMISSIS]

PRACOVNÍ DOKUMENT