

# Anonimizirana različica

Prevod

C-111/21 – 1

## Zadeva C-111/21

### Predlog za sprejetje predhodne odločbe

**Datum vložitve:**

25. februar 2021

**Predložitveno sodišče:**

Oberster Gerichtshof (Avstrija)

**Datum predložitvene odločbe:**

28. januar 2021

**Tožeča stranka in vlagateljica revizije:**

BT

**Tožena stranka in nasprotna stranka v revizijskem postopku:**

Laudamotion GmbH

---

**REPUBLIKA AVSTRIJA**

[...] (ni prevedeno)

**OBERSTER GERICHTSHOF (VRHOVNO SODIŠČE, AVSTRIJA)**

Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) je kot revizijsko sodišče [...] (ni prevedeno) v zadevi tožeče stranke BT, Dunaj [...] (ni prevedeno), [...] (ni prevedeno) proti toženi stranki Laudamotion GmbH, Schwechat, [...] (ni prevedeno) zaradi plačila 6953,60 EUR s pripadki in ugotovitve (vrednost spora: 5000 EUR), v postopku o reviziji tožeče stranke zoper sodbo Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) kot pritožbenega sodišča z dne 7. aprila 2020, [...] (ni prevedeno), s katero je bila spremenjena zamudna sodba Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) z dne 12. novembra 2019 [...] (ni prevedeno), [...] (ni prevedeno)

sprejelo

sklep:

SL

I. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU v predhodno odločanje predložita ti vprašanji:

1. Ali je bolezenska duševna motnja potnika, ki je posledica nesreče, „telesna poškodba“ v smislu člena 17(1) *Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sklenjena 28. maja 1999 v Montrealu, s strani Evropske skupnosti podpisana 9. decembra 1999 in v njenem imenu odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001?*

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen:

ali člen 29 navedene konvencije nasprotuje pravici do odškodnine, ki bi obstajala na podlagi veljavne nacionalne zakonodaje?

[...] (ni prevedeno)

Obrazložitev:

- (1) 1. Dejansko stanje, ki je podlaga za odločitev v tej zadevi:
- (2) Tožeča stranka je 1. marca 2019 v letalu tožene stranke začela potovanje iz Londona na Dunaj. Ob vzletu je eksplodiral levi motor, zaradi česar so morali potniki zapustiti letalo. Tožeča stranka se je izkrcala na zasilnem izhodu ob desnem krilu. Desni motor je še deloval, njegov zračni tok pa je tožečo stranko zanesel več metrov po zraku. Od takrat ima motnje spanja in koncentracije, njeno razpoloženje niha, večkrat iznenada bruha v jok, je zelo utrujena in jeclja. Postavljena ji je bila diagnoza postravmatske stresne motnje, zaradi česar je tožeča stranka v zdravniški obravnavi.
- (3) 2. Trditve in predlogi strank:
- (4) Tožeča stranka zahteva nadomestilo za stroške zdravljenja, ki so ji nastali, v višini 4353,60 EUR in odškodnino za bolečine v višini 2500 EUR. Poleg tega predlaga, naj se ugotovi odgovornost tožene stranke za škodo, ki bo nastala v prihodnosti. Tožeča stranka je najprej zastopala stališče, da odgovornost tožene stranke izhaja neposredno iz člena 17(1) Montrealske konvencije (v nadaljevanju: Montrealska konvencija). Tožena stranka pa naj bi vsekakor odgovarjala na podlagi dodatno veljavne avstrijske zakonodaje.
- (5) Tožena stranka zastopa stališče, da člen 17(1) Montrealske konvencije zajema le telesne poškodbe v pravem pomenu besede, ne pa motenj, ki so zgolj duševne. Uporaba nacionalne zakonodaje naj bi bila na podlagi člena 29 Montrealske konvencije izključena; Montrealska konvencija naj bi bila nadrejena nacionalni zakonodaji.
- (6) 3. Dosedanji postopek:
- (7) [...] (ni prevedeno) (postopek pred sodiščem prve stopnje)

- (8) Sodišče prve stopnje je tožbenemu zahtevku [...] (ni prevedeno) ugodilo. Sicer naj člena 17(1) Montrealske konvencije ne bi bilo mogoče uporabiti, saj naj bi ta člen določal le odgovornost za telesne poškodbe. Vendar naj bi tožena stranka odgovarjala na podlagi avstrijske zakonodaje, ki določa odškodnino tudi v primeru okvar, ki so zgolj duševne, če so – kot v obravnavanem primeru – bolezenske.
- (9) Tožena stranka je zoper to odločbo vložila pritožbo. [...] (ni prevedeno)
- (10) Pritožbeno sodišče je tožbeni zahtevek zavrnilo. Strinjalo se je s stališčem sodišča prve stopnje, da člen 17(1) Montrealske konvencije ne zajema motenj, ki so zgolj duševne. Zato naj bi se postavljalo vprašanje, ali je podlaga za zahtevek tožeče stranke lahko avstrijska zakonodaja, ki se uporablja na podlagi pravil kolizijskega prava. V skladu s to zakonodajo naj bi bil odškodninski zahtevek možen tudi v primerih motenj, ki so zgolj duševne, če so te bolezenske, to pomeni, da jih je treba zdraviti ali da jih je vsaj mogoče diagnosticirati. Vendar naj bi bile na podlagi člena 29 Montrealske konvencije določbe te konvencije nadrejene avstrijski zakonodaji. Člen 17(1) Montrealske konvencije naj bi, kar zadeva telesne poškodbe, določal odškodninski zahtevek le v primeru telesnih poškodb v ožjem smislu. Ta ureditev naj bi bila dokončna; uporaba nacionalne zakonodaje naj ne bi bila dopustna.
- (11) Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) mora odločiti o reviziji tožeče stranke zoper to sodbo. Tožeča stranka zastopa stališče, da uporaba „načela nadrejenosti“ (*Verdrängungslösung*), na katerem temelji ta sodba, ni ustrezna. Uporabiti naj bi bilo namreč treba „načelo vzporednosti“. V skladu z njim naj bi lahko zahtevki na podlagi nacionalne zakonodaje obstajali vzporedno s tistimi na podlagi Montrealske konvencije, le da naj bi za njih veljali pogoji in omejitve iz te konvencije. Zaradi revizije mora Oberster Gerichtshof (vrhovno sodišče) pravilnost izpodbijane odločbe preveriti z vseh vidikov. Zato mora pojasniti tudi, ali člen 17(1) Montrealske konvencije dejansko določa, da pri motnjah, ki so zgolj duševne, ni treba plačati odškodnine.
- (12) 4. Pravne podlage:
- (13) 4.1 Odgovornost tožene stranke je treba presoјati v skladu s *Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz* (Montrealska konvencija). Konvencija se uporablja zato, ker sta bila kraj odhoda in namembni kraj leta v različnih državah pogodbenicah (Združeno kraljestvo, Avstrija), zaradi česar gre za mednarodni prevoz v smislu člena 1 Montrealske konvencije.
- (14) 4.2 Montrealska konvencija je bila s strani Evropske skupnosti podpisana 9. decembra 1999 in v njenem imenu odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001. Ta konvencija je (torej) sestavni del

pravnega reda Unije, zato je Sodišče Evropske unije pristojno za odločanje o njeni razlagi v okviru predhodnega odločanja [...] (ni prevedeno).

- (15) 4.3 Sporna je razlaga naslednjih določb Montrealske konvencije:

Člen 17(1) Montrealske konvencije:

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.

Člen 29 Montrealske konvencije:

Pri prevozu potnikov, prtljage in tovora se lahko vsak zahtevnik za odškodnino, ne glede na pravni temelj, ki je lahko ta konvencija, pogodba, nedopustno ravnanje ali drug pravni temelj, vložiti le pod pogoji in omejitvami odgovornosti, kakor so določeni v tej konvenciji, brez poseganja v vprašanje, kdo so osebe, ki imajo pravico tožiti, in kakšne so njihove pravice. V takšni tožbi ni mogoče zahtevati kaznovalne, odvratilne ali druge odškodnine, katere namen ni povračilo škode.

- (16) 4.4 V skladu z avstrijsko zakonodajo povzročitelj škode v primeru izpolnitve drugih pogojev odgovarja tudi za posledice motenj, ki so zgolj duševne, če so te bolezenske, to je, če jih je treba zdraviti [...] (ni prevedeno). To velja zlasti za posttravmatsko stresno motnjo, ki jo je treba zdraviti [...] (ni prevedeno). V tem primeru mora povzročitelj škode v skladu s splošnimi načeli povrniti tako premoženjsko škodo (zlasti stroške zdravljenja) kot tudi plačati primerno bolečino za nadomestilo nepremoženjske škode.

- (17) 5. Prvo vprašanje za predhodno odločanje:

- (18) 5.1 Člen 17(1) Montrealske konvencije (v nemški različici) določa odgovornost za škodo v primeru smrti ali „telesne poškodbe“ potnika. Ta „telesna poškodba“ se v avtentičnih jezikovnih različicah te konvencije (ki so dostopne sodišču) imenuje „*bodily injury*“, „*lésion corporelle*“ in „*lesión corporal*“. Prvo vprašanje se nanaša na to, ali ta pojem zajema tudi duševne motnje, ki so sicer bolezenske, a niso posledica telesne poškodbe v ožjem smislu.

- (19) 5.2 Člen 17(1) Montrealske konvencije se, kolikor je upoštevno v obravnavanem primeru, v glavnem ujema s členom 17 *Varšavske konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz* (v nadaljevanju: Varšavska konvencija).

- (20) (a) To sicer ni razvidno iz (neavtentične) nemške različice člena 17 Varšavske konvencije, ki določa:

- „Prevoznik je odgovoren za škodo v primeru smrti, telesne poškodbe ali druge zdravstvene škode potnika, če je do nesreče, ki je povzročila poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem.“
- (21) Zaradi sklicevanja na „zdravstveno škodo“ je verjetno, da je člen 17 Varšavske konvencije poleg „telesnih poškodb“ v ožjem smislu zajemal tudi drugo „zdravstveno škodo“, ki je lahko pomenila tudi bolezenske okvare, ki so zgolj duševne. Na tej podlagi se v strokovni literaturi v nemškem jeziku argumentira, da je člen 17(1) Montrealske konvencije, ki se nanaša le na telesne poškodbe, precej ožje formuliran, zaradi česar je treba sklepati, da se odgovornosti prevoznika za okvare, ki so zgolj duševne, ne more uveljavljati [...] (ni prevedeno).
- (22) (b) Vendar se pri tej argumentaciji ne upošteva, da v avtentičnih različicah člena 17 Varšavske konvencije ni indicev za to, da se je lahko uveljavljala odgovornost za škodo v drugih primerih razen v primeru „*bodily injury*“ („*lésion corporelle*“, „*lesión corporal*“). V tej določbi je bila namreč kot dodatna podlaga za odgovornost navedena „wounding“ („*blesure*“, „*herida*“), to je „ranitev“ potnika. Ta pojem je bil očitno ožji od pojma „*bodily injury*“ („*lésion corporelle*“, „*lesión corporal*“) in ga je ta zato zajemal. Zakaj neavtentična nemška različica člena 17 Varšavske konvencije ni vsebovala prevoda pojma „wounding“ in je poleg pojma „telesna poškodba“ uvedla dodaten pojem „zdravstvena škoda“, ni razumljivo.
- (23) (c) Člen 17(1) Montrealske konvencije se zato od avtentičnih različic člena 17 Varšavske konvencije razlikuje le v tem, da ne vsebuje več pojma „wounding“. Vendar področje uporabe te določbe s tem ni bilo omejeno. Pojem „wounding“ je bilo namreč treba v členu 17 Varšavske konvencije razumeti kot podkategorijo pojma „*bodily injury*“ in je bil zato v resnici odveč; zato to, da ga ni več, ne spreminja pomena. Zaradi tega na podlagi primerjave nemških jezikovnih različic člena 17 Varšavske konvencije in člena 17(1) Montrealske konvencije – v nasprotju s stališčem, ki se zagovarja v strokovni literaturi (točka (a) zgoraj) – nikakor ni mogoče sklepati, da je bilo področje uporabe člena 17(1) Montrealske konvencije omejeno (več o zgodovini nastanka člena 17(1) Montrealske konvencije spodaj pod 5.4).
- (24) 5.3 Iz sodne prakse na področju *common law* in prevladujoče pravne teorije v nemškem jeziku izhaja, da je treba zadevno določbo razlagati ozko.
- (25) (a) Ker besedilo člena 17(1) Montrealske konvencije, kot je bilo predstavljeno, v bistvu ni bilo spremenjeno, je mogoče za njegovo razlago načeloma uporabiti sodno prakso v zvezi s členom 17 Varšavske konvencije. Če se izhaja iz odločbe US Supreme Court (vrhovno sodišče ZDA, ZDA) v zadevi *Eastern Airlines, Inc. proti Floyd* z dne 17. januarja 1991 [...] (ni prevedeno), pojem „telesna poškodba“ v skladu s prevladujočo sodno prakso ne zajema [...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno) okvar, ki so zgolj

- duševne – to so okvare, ki niso posledica telesne poškodbe v ožjem smislu. To velja zlasti za posttravmatske stresne motnje, ki se telesno ne izražajo [...] (ni prevedeno).
- (26) (b) Čeprav te odločitve izvirajo praktično izključno s področja *common law*, se jih pretežno upošteva tudi v pravni teoriji v nemškem jeziku. V njej se prav tako zagovarja stališče, da se odgovornosti za okvare, ki so zgolj duševne, na podlagi člena 17(1) Montrealske konvencije ne more uveljavljati [...] (ni prevedeno). To se utemeljuje predvsem z besedilom te določbe in njeno domnevno omejitvijo v primerjavi s členom 17 Varšavske konvencije, ki je v tem, da zadevna določba Montrealske konvencije ne vsebuje več pojma „zdravstvena škoda“ (navedbe v zvezi s tem pa so zgoraj pod 5.2). Drugi avtorji, nasprotno, pritrjujejo odgovornosti za motnje, ki so zgolj duševne, če tako določa nacionalna zakonodaja [...] (ni prevedeno).
- (27) 5.4 Stališče, da člen 17(1) Montrealske konvencije ne zajema motenj, ki so zgolj duševne, pa nikakor ni obvezno.
- (28) (a) To je najprej razvidno iz bolj natančne obravnave zgodovine nastanka člena 17(1) Montrealske konvencije [...] (ni prevedeno): v predhodnem predlogu te konvencije je bilo določeno, da se v določbo o odgovornosti vključi tudi pojem „*mental injury*“. Na diplomatski konferenci sicer glede tega ni bilo doseženo soglasje. Vendar se je na konferenci vztrajalo pri tem, da se je v Montrealsko konvencijo vključil pojem „*bodily injury*“:
- „on the basis of the fact that in some States damages for mental injuries are recoverable under certain circumstances, that jurisprudence in this area is developing and that it is not intended to interfere with this development, having regard to jurisprudence in areas other than international carriage by air [...]“ [...] (ni prevedeno)
- (29) Na konferenci se zato v resnici ni odgovorilo na to vprašanje; nazadnje se je razlaga pojma „*bodily injury*“ prepustila sodni praksi [...] (ni prevedeno). Širše razumevanje pojma „telesna poškodba“ zato ni v nasprotju z zgodovino nastanka te določbe. Po drugi strani pa na podlagi preudarkov diplomatske konference ni mogoče sklepati, da bi bilo treba to vprašanje presojati na podlagi prava, ki se (sicer) uporablja [...] (ni prevedeno). Enotno pravo je načeloma treba razlagati enotno; v primeru dvoma se ne sme izhajati iz tega, da je treba uporabiti nacionalno zakonodajo.
- (30) (b) Tudi v zvezi s členom 17(1) Montrealske konvencije je priznано, da so duševne okvare, ki se izražajo tudi telesno, lahko podlaga za odgovornost. To ni sporno pri posrednih telesnih pošodbah [...] (ni prevedeno) možganske kapi, prezgodnji porodi ali čiri na želodcu, ki so posledica posttravmatske stresne motnje). Poleg tega pa je mogoče zastopati tudi stališče, da kot telesno izražanje zadostujejo že simptomi duševne motnje, ki dokazujejo, da gre za bolezen; v konkretnem primeru torej motnje spanja in

koncentracije, nenadni napadi joka, velika utrujenost in jecljanje tožeče stranke. V skladu s tem stališčem ni odločilna razsežnost telesnih simptomov, ampak, da (tudi) ti dokazujejo, da se zatrjevane duševne motnje ne le hlini, ampak ta dejansko obstaja in je bolezenska [...] (ni prevedeno).

- (31) (c) Argument za široko razlago je prav tako, da je presnova pri nekaterih sistemih živčnih prenašalcev spremenjena tudi v primeru motenj, ki so (pretežno) zgolj „duševne“ [...] (ni prevedeno), kar pomeni, da gre pri tem – ne glede na zgoraj navedene simptome – tudi za telesne posledice v ožjem smislu, ki so nastale zaradi obravnavane nesreče. To je bilo v zvezi s posttravmatskimi stresnimi motnjami dokazano v aktualni študiji [...] (ni prevedeno). To pomeni, da razmejevanje telesnih poškodb v ožjem smislu in bolezenskih duševnih motenj ni objektivno upravičeno. Tudi to je argument za to, da je treba člen 17(1) Montrealske konvencije uporabiti tudi pri bolezenskih duševnih motnjah (za katere v konkretnem primeru nedvomno gre).
- (32) (d) Možnost uveljavljanja odgovornosti za duševne okvare tudi ne bi smela biti odvisna od tega, ali se pojavijo neodvisno od ali kot posledica – čeprav le manjše – telesne poškodbe v ožjem smislu, ki je povzročila tudi telesne bolečine [...] (ni prevedeno). Tožeča stranka slednjega v obravnavanem primeru ni zatrjevala, tako da je treba šteti, da ni utrpela take poškodbe. Vendar predložitveno sodišče meni, da se pri obravnavi ne more delati bistvene razlike glede na to, ali je pri nesreči utrpela tudi (lažjo) telesno poškodbo v ožjem smislu oziroma ali je imela srečo in jo je odnesla brez poškodb. Za njen zahtevek so odločilne duševne posledice nesreče, ki se telesno izražajo in ki jih je vsekakor zakrivila tožena stranka.

5.5 Predložitveno sodišče se na podlagi teh preudarkov nagiba k široki razlagi člena 17(1) Montrealske konvencije. Tudi (objektivirane) bolezenske duševne motnje bi bilo treba šteti za telesno poškodbo v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije. Zagovarjati pa je brez dvoma mogoče tudi nasprotno stališče. Zato se Sodišče Evropske unije prosi za razjasnitev tega vprašanja.

(34) 6. Drugo vprašanje za predhodno odločanje:

- (35) 6.1 Če člen 17(1) Montrealske konvencije ne zajema motenj, ki so zgolj duševne, se postavlja vprašanje, ali je lahko podlaga za odškodninski zahtevek veljavna nacionalna zakonodaja. Med strankama ni sporno, da se v zvezi s tem lahko uporablja avstrijsko pravo; podlaga za to je (ker se ne zatrjuje, katero pravo je bilo izbrano, da se uporabi), odvisno od opredelitve zahtevka, člen 4(2) v povezavi s členom 23(1) Uredbe Rim II (običajno prebivališče obeh strank v Avstriji) ali člen 5(2) Uredbe Rim I (običajno prebivališče tožeče stranke in namembni kraj v Avstriji).

- (36) 6.2 Na podlagi avstrijske zakonodaje bi bil zahtevnik upravičen. Vendar člen 29 Montrealske konvencije določa, da „[se lahko] pri prevozu potnikov, [...] vsak zahtevnik za odškodnino, ne glede na pravni temelj, [...] vložiti le pod pogoji in omejitvami odgovornosti, kakor so določeni v tej konvenciji“. V zvezi s to določbo se v strokovni literaturi v nemškem jeziku zastopata dve stališči. V skladu z „načelom nadrejenosti“ člen 29 Montrealske konvencije vnaprej izključuje odškodninske zahtevke na podlagi drugih pravnih podlag [...] (ni prevedeno); v skladu z „načelom vzporednosti“ pa podlage za zahtevke iz Montrealske konvencije obstajajo vzporedno s podlagami iz nacionalnega prava; za slednje sicer veljajo „pogoji in omejitve“ iz te konvencije, vendar načeloma niso izključene [...] (ni prevedeno).
- (37) 6.3 Če se zastopa stališče, da člen 17(1) Montrealske konvencije celovito ureja odgovornost za telesne poškodbe, ki so posledica nesreč pri delovanju letal, (v primeru nikalnega odgovora na prvo vprašanje za predhodno odločanje) tudi na podlagi „načela vzporednosti“ ni mogoče uporabiti nacionalne zakonodaje. V tem primeru namreč eden od „pogojev“ za odgovornost, ki so določeni v tej konvenciji, in sicer obstoj telesne poškodbe v ožjem smislu, ne bi bil izpolnjen. Zato bi bilo mogoče nacionalno zakonodajo uporabiti le, če bi bilo treba to konvencijo razlagati tako, da od vsega začetka ne zajema škode, ki je posledica motenj, ki so zgolj duševne. To je očitno stališče tožeče stranke. Na njem temelji tudi stališče, v skladu s katerim je odgovornost za bolezenske duševne motnje podana, če na podlagi veljavne nacionalne zakonodaje spadajo na področje uporabe pojma „telesna poškodba“ [...] (ni prevedeno).
- (38) 6.4 Vendar bi bila slabost tega stališča, da bi bil obseg odgovornosti za telesne poškodbe, ki so posledica nesreče v smislu člena 17(1) Montrealske konvencije, odvisen od vsebine veljavne nacionalne zakonodaje. To bi bilo v nasprotju s ciljem te konvencije, ki je vzpostaviti enoten okvir za odgovornost. Poleg tega je predpostavka, da Montrealska konvencija že v izhodišču ne zajema posledic nesreč, ki so zgolj duševne, vprašljiva. Člen 17(1) Montrealske konvencije je namreč v primeru nikalnega odgovora na prvo vprašanje za predhodno odločanje povsem mogoče razumeti tako, da je odgovornost za telesne poškodbe, ki so posledica nesreče, podana le v primeru smrti ali telesne poškodbe v ožjem smislu.
- (39) 6.5 Ti preudarki nasprotujejo dopustitvi zahtevka na podlagi nacionalne odškodninske zakonodaje, če člen 17(1) Montrealske konvencije takega zahtevka ne določa. Ker pa drugačna razlaga člena 29 Montrealske konvencije ni povsem izključena, se Sodišče Evropske unije prosi tudi za razjasnitev tega vprašanja.

(40) 7. Prekinitev postopka:

[...] (ni prevedeno)