

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-111/21 – 1

Predmet C-111/21

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

25. veljače 2021.

Sud koji je uputio zahtjev:

Oberster Gerichtshof (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

28. siječnja 2021.

Tužitelj i podnositelj revizije:

BT

Tuženik i druga stranka u revizijskom postupku:

Laudamotion GmbH

REPUBLIKA AUSTRIJA

[omissis]

OBERSTER GERICHTSHOF (VRHOVNI SUD, AUSTRIJA)

Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) kao sud pred kojim se vodi revizijski postupak [omissis] u predmetu tužitelja, osobe BT, Beč [omissis], [omissis] protiv tuženika Laudamotion GmbH, Schwechat, [omissis] radi iznosa od 6953,60 eura uvećanog za kamate i troškove te radi utvrđenja (vrijednost spora: 5000 eura), u postupku o tužiteljevoj reviziji protiv presude od 7. travnja 2020., [omissis], koju je donio Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) kao žalbeni sud i kojom je izmijenjena [omissis] presuda zbog ogluhe Bezirksgerichta Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija) od 12. studenoga 2019. [omissis] donio je

rješenje:

I. U skladu s člankom 267. UFEU-a Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja: **[orig. str. 2.]**

1. Predstavlja li psihička smetnja putnika prouzročena nesrećom, koja se može izjednačiti s bolešću, „tjelesnu povredu” u smislu članka 17. stavka 1. *Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu zaključene u Montrealu 28. svibnja 1999., koju je Europska zajednica potpisala 9. prosinca 1999., a u njezino ime odobrilo Vijeće svojom Odlukom 2001/539/EZ od 5. travnja 2001.?*

2. U slučaju niječnog odgovora na prvo pitanje:

Protivi li se članku 29. navedene konvencije pravo na naknadu štete koje postoji na temelju primjenjivog nacionalnog prava?

[omissis]

Obrazloženje:

[1] 1. Činjenice na kojima se temelji odluka:

[2] Tužitelj je 1. ožujka 2019. u tuženikovu zrakoplovu putovao iz Londona u Beč. Prilikom polijetanja eksplodirao je lijevi motor nakon čega je zrakoplov evakuiran. Tužitelj je izašao iz zrakoplova kroz izlaz u slučaju opasnosti iznad desnog krila. Desni motor još je radio i struja mlaznog motora odbacila je tužitelja nekoliko metara kroz zrak. Od tog trenutka tužitelj pati od poremećaja spavanja i smetnji u koncentraciji, promjena raspoloženja, iznenadnih napada plača, jakog umora i mucanja. Dijagnosticiran je **[orig. str. 3.]** posttraumatski stresni poremećaj i tužitelj je zbog toga podvrgnut liječenju.

[3] 2. Argumenti i zahtjevi stranaka:

[4] Tužitelj zahtijeva naknadu troškova liječenja u iznosu od 4353,60 eura i naknadu neimovinske štete u iznosu od 2500 eura. Nadalje, traži utvrđenje tuženikove odgovornosti za buduće štete. Tužitelj je prije svega smatrao da tuženikova odgovornost izravno proizlazi iz članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. Međutim, tuženik je u svakom slučaju odgovoran na temelju austrijskog prava koje se dodatno primjenjuje.

[5] Tuženik smatra da članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije obuhvaća samo tjelesne povrede u užem smislu, ali ne i isključivo psihičke smetnje. Pozivanje na nacionalno pravo isključeno je na temelju članka 29. Montrealske konvencije. Montrealska konvencija isključuje primjenu austrijskog prava.

[6] 3. Dosadašnji postupak:

- [7] [omissis] [postupak pred prvostupanjskim sudom]
- [8] Prvostupanjski sud prihvatio je tužbeni zahtjev [omissis]. Točno je da članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije ne treba primijeniti zato što se tom odredbom predviđa odgovornost samo za tjelesne povrede. Međutim, tuženik je odgovoran na temelju austrijskog prava, kojim se i u slučaju u kojem je riječ o isključivo psihičkim oštećenjima predviđa naknada štete ako se, kao u ovom slučaju, ta oštećenja mogu izjednačiti s bolešću. **[orig. str. 4.]**
- [9] Tuženik je podnio žalbu protiv te odluke. [omissis]
- [10] Žalbeni sud odbio je tužbeni zahtjev. Kao i prvostupanjski sud smatrao je da članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije ne obuhvaća isključivo psihičke smetnje. Stoga se postavlja pitanje može li tužitelj svoje pravo temeljiti na austrijskom pravu koje se primjenjuje u skladu s pravilima o sukobu zakona. Tim se pravom predviđa pravo na naknadu štete i u slučajevima u kojima je riječ o isključivo psihičkoj smetnji ako se ona može izjednačiti s bolešću, dakle ako ju je potrebno medicinski liječiti ili ako ju je barem moguće dijagnosticirati. Međutim, na temelju članka 29. Montrealske konvencije, odredbe te konvencije isključuju primjenu austrijskog prava. Člankom 17. stavkom 1. Montrealske konvencije u slučaju ozljeda osoba predviđa se odgovornost za naknadu štete samo u slučaju tjelesnih povreda u užem smislu. Ta je odredba konačna. Ne dopušta se pozivanje na nacionalno pravo.
- [11] Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) treba odlučiti o tužiteljevoj reviziji protiv te presude. Tužitelj smatra da se ne može primijeniti rješenje kojim Montrealska konvencija isključuje primjenu nacionalnog prava. Naprotiv, treba primijeniti „okvirno rješenje”. U skladu s tim rješenjem, prava na temelju nacionalnog prava mogu postojati uz prava na temelju Konvencije, na njih se samo primjenjuju uvjeti i ograničenja iz te konvencije. Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) zbog revizije treba ispitati sve aspekte točnosti pobijane odluke. Stoga također treba pojasniti predviđa li se zaista člankom 17. stavkom 1. Montrealske konvencije **[orig. str. 5.]** da u slučaju u kojem je riječ o isključivo psihičkim smetnjama ne treba platiti naknadu štete.
- [12] 4. Pravne osnove:
- [13] 4.1. Tuženikovu odgovornost treba ocijeniti u skladu s *Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu* (Montrealska konvencija). Primjenjivost te konvencije proizlazi iz toga da su se mjesta polazišta i odredišta nalazila u različitim državama ugovornicama Konvencije (Ujedinjena Kraljevina, Austrija), tako da je riječ o međunarodnom prijevozu u smislu članka 1. Montrealske konvencije.

[14] 4.2. Montrealsku konvenciju potpisala je Europska zajednica 9. prosinca 1999. te je ona u njezino ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. Ta je konvencija (stoga) sastavni dio pravnog poretka Unije, zbog čega je Sud Europske unije nadležan za njezino tumačenje u okviru prethodnog postupka [*omissis*].

[15] 4.3. Sporno je tumačenje sljedećih odredbi Montrealske konvencije:

Članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije:

Prijevoznik je odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika isključivo pod uvjetom da se nesreća koja je prouzročila smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.

Članak 29. Montrealske konvencije:

Za prijevoz putnika, prtljage i tereta, bilo kakav odštetni zahtjev, s bilo koje osnove, bilo prema ovoj Konvenciji ili prema ugovoru ili na temelju kršenja ugovora ili na neki drugi način, mogu se podnijeti samo pod uvjetima i takvim ograničenjima odgovornosti kako je određeno ovom [**orig. str. 6.**] Konvencijom ne utječući na pitanje tko su osobe koje imaju pravo na tužbu i koja im prava pripadaju. U bilo kojoj od navedenih aktivnosti, kaznene, preventivne ili bilo kakve druge štete koje se ne mogu nadoknaditi ne mogu se naplatiti.

[16] 4.4. Na temelju austrijskog prava, u slučaju da su ispunjeni drugi uvjeti, štetnik je odgovoran i za posljedice isključivo psihičkih povreda ako se one mogu izjednačiti s bolešću, dakle ako ih je potrebno medicinski liječiti [*omissis*]. To osobito vrijedi za posttraumatski stresni poremećaj koji je potrebno medicinski liječiti [*omissis*]. U tom slučaju štetnik na temelju općih načela treba nadoknaditi i materijalne štete (osobito troškove liječenja) i platiti odgovarajuću naknadu neimovinske štete.

[17] 5. Prvo prethodno pitanje:

[18] 5.1. Člankom 17. stavkom 1. Montrealske konvencije (u njemačkoj verziji) predviđa se odgovornost za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili „tjelesne povrede” putnika. Ta se „tjelesna povreda” u izvornim jezičnim verzijama Konvencije (koje su dostupne ovom sudu) označava kao „*bodily injury*”, „*lésion corporelle*” i „*lesión corporal*”. Prvo pitanje odnosi se na to obuhvaća li taj pojam i psihičke smetnje, za koje je točno da se mogu izjednačiti s bolešću, ali koje nisu posljedica tjelesne povrede u užem smislu.

[19] 5.2. Članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije, u dijelu koji je relevantan u ovom slučaju, u biti odgovara članku 17. *Konvencije o*

ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu potpisane u Varšavi. [orig. str. 7.]

- [20] (a) Doduše, to ne proizlazi iz njemačke verzije članka 17. Varšavske konvencije (koja nije izvorna) i koja glasi:

„Prijevoznik je odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju smrti, tjelesne povrede ili bilo kojeg drugog zdravstvenog oštećenja koje je pretrpio putnik pod uvjetom da se nesreća koja je prouzročila štetu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.”

- [21] Upućivanje na „zdravstveno oštećenje” pokazuje da članak 17. Varšavske konvencije, osim „tjelesnih povreda” u užem smislu, obuhvaća i bilo koja druga „zdravstvena oštećenja”, što se može shvatiti na način da to obuhvaća i isključivo psihičke štete koje se mogu izjednačiti s bolešću. Na tom se temelju u pravnoj teoriji na njemačkom jeziku tvrdi da je članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije, kojim se u obzir uzimaju samo tjelesne povrede, znatno uže formuliran, iz čega treba zaključiti da se štete koje su isključivo psihičke ne mogu nadoknaditi [*omissis*].

- [22] (b) Međutim, tom se argumentacijom previda da izvorne verzije članka 17. Varšavske konvencije ne sadržavaju nikakvu naznaku za to da se može nadoknaditi šteta koja premašuje „*bodily injury*” („*lésion corporelle*”, „*lesión corporal*”). Naprotiv, u toj se odredbi kao drugi razlog za odgovornost navodio pojam „*wounding*” („*blessure*”, „*herida*”), odnosno „ozljeđivanje” putnika. Očito je da je taj pojam bio uži od pojma „*bodily injury*”, („*lésion corporelle*”, „*lesión corporal*”) i stoga je on obuhvaćao prvonavedeni pojam. Nije razumljivo zašto se u izvornoj njemačkoj verziji članka 17. Varšavske konvencije na prevodi pojam [orig. str. 8.] „*wounding*” i zašto se uz „tjelesnu povredu” navodi još i pojam „zdravstveno oštećenje”.

- [23] (c) Stoga se članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije od izvornih verzija članka 17. Varšavske konvencije razlikuje samo po tome što se u njemu ne navodi pojam „*wounding*”. Međutim, područje primjene te odredbe time se nije ograničilo. Naime, pojam „*wounding*” u članku 17. Varšavske konvencije trebalo je shvatiti kao potkategoriju pojma „*bodily injury*” i stoga je on zapravo suvišan. Njegovo izostavljanje stoga ne dovodi ni do kakve promjene značenja. Suprotno stajalištu koje se zastupa u pravnoj teoriji (odjeljak [a] ovog zahtjeva), iz usporedbe njemačkih jezičnih verzija članka 17. Varšavske konvencije i članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije stoga ni u kojem slučaju ne proizlazi ograničenje područja primjene članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije (što se tiče povijesti nastanka članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije vidjeti odjeljak 5.4. ovog zahtjeva).

[24] 5.3. Sudska praksa iz područja *common law* i prevladavajuća pravna doktrina na njemačkom jeziku idu u prilog uskom tumačenju.

[25] (a) S obzirom na, kao što je prikazano, tekst koji u biti nije izmijenjen, u svrhu tumačenja članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije u načelu se može uputiti na sudsku praksu koja se odnosi na članak 17. Varšavske konvencije. Na temelju odluke Supreme Corta of the United States (Vrhovni sud, Sjedinjene Američke Države) u predmetu *Eastern Airlines, Inc. protiv Floyd* od 17. siječnja 1991. [*omissis*] u njoj se uglavnom pretpostavlja da pojam „tjelesna povreda” ne obuhvaća isključivo psihičke štete, dakle štete koje nisu posljedica tjelesne povrede u užem smislu [*omissis*] **[orig. str. 9.]** [*omissis*]. To se osobito odnosi na posttraumatske stresne poremećaje, koji nemaju fizički učinak [*omissis*].

[26] (b) Iako te odluke gotovo isključivo proizlaze iz područja *common law*, slijedi ih se i u prevladavajućoj pravnoj teoriji na njemačkom jeziku. U toj se pravnoj teoriji također pretpostavlja da na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije ne treba nadoknaditi isključivo psihičke štete [*omissis*]. To se prije svega obrazlaže tekstom odredbe i njezinim navodnim ograničenjem u odnosu na članak 17. Varšavske konvencije na temelju izostavljanja pojma „zdravstveno oštećenje” (u tom pogledu vidjeti odjeljak 5.2. ovog zahtjeva). Suprotno tomu, drugi autori potvrđuju odgovornost za isključivo psihičke smetnje ako se to predviđa nacionalnim pravom [*omissis*].

[27] 5.4. Međutim, stajalište da članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije ne obuhvaća isključivo psihičke smetnje nije obvezujuće.

[28] (a) To najprije proizlazi iz detaljnijeg razmatranja povijesti nastanka članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije [*omissis*]: u prednacrtu Konvencije predviđalo se da se u **[orig. str. 10.]** odredbu o odgovornosti uključi i pojam „*mental injury*”. Točno je da se na diplomatskoj konferenciji nije postigao dogovor. Međutim, na konferenciji se utvrdilo da je pojam „*bodily injury*” u Konvenciji preuzet

„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 [...]” [*omissis*]

[29] Stoga je na konferenciji pitanje zapravo ostalo otvoreno. Naposljetku, sudskoj praksi prepušteno je tumačenje pojma „*bodily injury*” [*omissis*]. Šire tumačenje pojma „tjelesna povreda” stoga nije protivno povijesti nastanka odredbe. Suprotno tomu, očito je da se na temelju razmatranja iznesenih na diplomatskoj konferenciji ne može zaključiti da to pitanje treba ocijeniti na temelju prava koje se (inače) primjenjuje [*omissis*]. Jedinstveno pravo u

načelu treba jedinstveno tumačiti. U slučaju dvojbe ne treba pretpostaviti da se upućuje na nacionalno pravo.

- [30] (b) U pogledu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije također se priznaje da se psihičke štete, koje imaju i fizički učinak, mogu nadoknaditi. To nije sporno u pogledu tjelesnih posljedičnih šteta ([*omissis*] moždani udari, prijevremeni porodi ili čir na želucu do kojih dolazi zbog posttraumatskog stresnog poremećaja). Međutim, također se može zastupati stajalište da su kao fizički učinak dovoljni već simptomi psihičkog oštećenja, kojima se dokazuje da se ta oštećenja mogu izjednačiti s bolešću. To su dakle u [**orig. str. 11.**] konkretnom slučaju tužitelji poremećaji spavanja i smetnje u koncentraciji, iznenadni napadi plača, jak umor i mucanje. U skladu s tim stajalištem, nije odlučujuć opseg psihičkih simptoma, nego (i) dokaz koji proizlazi iz toga i koji se odnosi na to da navodna psihička smetnja nije samo izmišljena, nego da stvarno postoji i da se može izjednačiti s bolešću [*omissis*].
- [31] (c) U prilog širokom tumačenju ide također činjenica da i u slučaju smetnji koje su (na prvi pogled) isključivo „psihičke” dolazi do promjene u izmjeni tvari u određenim neurotransmiterskim sustavima [*omissis*], dakle u tom je pogledu, potpuno neovisno o prethodno navedenim simptomima, riječ i o fizičkim učincima u užem smislu koje su nastale zbog nesreće. To je u pogledu posttraumatskog stresnog poremećaja dokazano u nedavnom istraživanju [*omissis*]. Stoga ne postoji nikakvo objektivno opravdanje za razgraničenje između tjelesnih šteta u užem smislu i psihičkih smetnji koje se mogu izjednačiti s bolešću. Ta okolnost također ide u prilog primjeni članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije i u slučaju psihičkih smetnji koje se mogu izjednačiti s bolešću (o kojima je nedvojbeno riječ u konkretnom slučaju).
- [32] (d) Mogućnost nadoknade psihičkih šteta također ne treba ovisiti o tome nastaju li one same od sebe ili kao posljedica, pa makar i [**orig. str. 12.**] u manjem opsegu, tjelesne povrede u užem smislu, koja je prouzročila i fizičke bolove [*omissis*]. Tužitelj u ovom slučaju nije naveo da je imao fizičke bolove, tako da valja polaziti od toga da nije zadobio takvu povredu. Međutim, sud koji je uputio zahtjev smatra da nije moguće utvrditi bitnu razliku između toga je li tužitelj u nesreći zadobio i (lakšu) tjelesnu povredu u užem smislu ili je u tom pogledu pukom srećom izbjegao povredu. U pogledu njegova prava odlučujuće su psihičke posljedice nesreće, koje imaju fizički učinak i čiji je uzrok u svakom slučaju povezan s tuženikom.

5.5. Zbog tih razmatranja sud koji je uputio zahtjev sklon je širokom tumačenju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. Psihičke smetnje (koje su objektivne) i koje se mogu izjednačiti s bolešću također treba smatrati tjelesnom povredom u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske

konvencije. Međutim, nedvojbeno je da se može zastupati i suprotno stajalište. Stoga se od Suda Europske unije traži pojašnjenje tog pitanja.

[34] 6. Drugo prethodno pitanje:

[35] 6.1. Ako članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije ne obuhvaća isključivo psihičke smetnje, postavlja se pitanje može li pravo na naknadu štete nastati na temelju primjenjivog nacionalnog prava. Primjenjivost austrijskog prava u tom pogledu nije sporna između stranaka. Ta primjenjivost (u slučaju kad pravo nije odabrano) određuje se na temelju kvalifikacije prava iz članka 4. stavka 2. u vezi s člankom 23. stavkom 1. Uredbe Rim II (uobičajeno boravište obiju stranaka u Austriji) ili članka 5. stavka 2. Uredbe Rim I (tužiteljevo uobičajeno boravište i mjesto odredišta u Austriji).

[36] 6.2. Pravo je osnovano na temelju austrijskog prava. Međutim, člankom 29. Montrealske konvencije predviđa se da se „[z]a **[orig. str. 13.]** prijevoz putnika [...] bilo kakav odštetni zahtjev, s bilo koje osnove, [...] može [...] podnijeti samo pod uvjetima i takvim ograničenjima odgovornosti kako je određeno ovom Konvencijom”. U pravnoj teoriji na njemačkom jeziku u pogledu te odredbe zastupaju se dva stajališta. U skladu s rješenjem kojim Montrealska konvencija isključuje primjenu nacionalnog prava, člankom 29. Montrealske konvencije od samog početka isključuju se prava na naknadu štete na temelju drugih pravnih osnova *[omissis]*. U skladu s „okvirnim rješenjem”, osnove na kojima se temelje prava iz Montrealske konvencije postoje uz osnove na kojima se temelje prava iz nacionalnog prava. Točno je da se na prava koja proizlaze iz nacionalnog prava primjenjuju „uvjeti i ograničenja” iz Konvencije, ali ona u načelu nisu isključena *[omissis]*.

[37] 6.3. Ako se pretpostavi da se člankom 17. stavkom 1. Montrealske konvencije iscrpno uređuje odgovornost za ozljede osoba prouzročene nesrećama prilikom rada zrakoplova, (u slučaju niječnog odgovora na prvo prethodno pitanje) ni „okvirno rješenje” ne dovodi do primjene nacionalnog prava. Naime, u tom slučaju nije ispunjen jedan od „uvjeta” predviđenih Konvencijom, odnosno postojanje tjelesne povrede u užem smislu. Stoga se nacionalno pravo može primijeniti samo ako Konvenciju treba tumačiti na način da ona od samog početka ne obuhvaća štete koje su posljedica isključivo psihičkih smetnji. To je očito tužiteljevo stajalište. To se stajalište također temelji na razmatranju u skladu s kojim psihičke smetnje koje se mogu izjednačiti s bolešću treba nadoknaditi ako su na temelju primjenjivog nacionalnog prava obuhvaćene pojmom „tjelesna povreda” **[orig. str. 14.]** *[omissis]*.

[38] 6.4. Međutim, nedostatak tog stajališta jest da opseg odgovornosti za ozljede osoba, koje su prouzročene nesrećom u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, ovisi o sadržaju primjenjivog nacionalnog prava. To je protivno svrsi Konvencije koja se odnosi na stvaranje jedinstvenog

okvira odgovornosti. Osim toga, dvojbeno je pretpostavka da Konvencija od samog početka ne obuhvaća isključivo psihičke posljedice nesreća. Naime, u slučaju niječnog odgovora na prvo prethodno pitanje, članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije svakako se može tumačiti na način da ozljede osoba prouzročene nesrećom treba nadoknaditi upravo ako one dovode do smrti ili tjelesne povrede u užem smislu.

[39] 6.5. Ta su razmatranja protivna stajalištu da se dopusti ostvarivanje prava na naknadu štete na temelju nacionalnog prava ako se člankom 17. stavkom 1. Montrealske konvencije to pravo ne predviđa. Međutim, s obzirom na to da drugo tumačenje članka 29. Montrealske konvencije nije u potpunosti isključeno, od Suda Europske unije traži se pojašnjenje tog pitanja.

[40] 7. Prekid postupka:

[*omissis*]

RADNI DOKUMENT