



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 20 października 2022 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Konwencja montrealaska – Artykuł 17 ust. 1 –
Odpowiedzialność przewoźników lotniczych w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera –
Pojęcie „uszkodzenia ciała” – Zespół stresu pourazowego, jakiego doznał pasażer w związku
z ewakuacją awaryjną statku powietrznego

W sprawie C-111/21

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie
prejudycjalnym, złożony przez Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) postanowieniem
z dnia 28 stycznia 2021 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 25 lutego 2021 r., w postępowaniu:

BT

przeciwko

Laudamotion GmbH,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Jürimäe, prezes izby, M. Safjan, N. Piçarra (sprawozdawca), N. Jääskinen
i M. Gavalec, sędziowie,

rzecznik generalny: J. Richard de la Tour,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu BT – D. Heine, Rechtsanwalt,
- w imieniu Laudamotion GmbH – C. Peitsch, Rechtsanwalt,
- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, J. Heitz oraz M. Hellmann, w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: niemiecki.

– w imieniu Komisji Europejskiej – G. Braun, K. Simonsson oraz G. Wilms, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 24 marca 2022 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 17 ust. 1 i art. 29 Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38) (zwanej dalej „konwencją montrealską”), która w Unii Europejskiej weszła w życie w dniu 28 czerwca 2004 r.
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między BT a Laudamotion GmbH, przewoźnikiem lotniczym, w przedmiocie wysuniętego przez BT żądania naprawienia szkody, jaką był zespół stresu pourazowego doznany w związku z ewakuacją awaryjną statku powietrznego, który miał BT przewozić.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 3 Akapity drugi, trzeci i piąty preambuły konwencji montrealskiej stanowią:

„[Państwa-strony uznają] potrzebę unowocześnienia i konsolidacji [Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (zwanej dalej „konwencją warszawską”)] i innych powiązanych dokumentów,

„[Państwa-strony uznają] wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody,

[...]

[...] zbiorowe działanie Państw dla dalszej harmonizacji i kodyfikacji niektórych zasad regulujących międzynarodowy przewóz lotniczy poprzez nową konwencję jest najwłaściwszym środkiem do osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów”.

- 4 Artykuł 17 tej konwencji, zatytułowany „Śmierć i uszkodzenie ciała pasażerów – – Uszkodzenie bagażu” stanowi w ust. 1:

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera jedynie pod warunkiem, że wypadek, który spowodował śmierć lub uszkodzenie ciała, miał

miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiegokolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem”.

5 Zgodnie z art. 29 rzeczony konwencji, zatytułowanym „Podstawa roszczeń”:

„W przewozie osób, bagażu i ładunku jakiegokolwiek powództwo dla uzyskania odszkodowania, jakkolwiek uzasadnione, zarówno na podstawie niniejszej Konwencji, jak i z umowy lub deliktu, może zostać wszczęte wyłącznie z zastrzeżeniem warunków i takich granic odpowiedzialności, jak określone w niniejszej Konwencji [...]”.

Prawo Unii

6 Artykuł 2 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U. 1997, L 285, s. 1), zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 889/2002 z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. 2002, L 140, s. 2) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2027/97”) stanowi:

„Pojęcia użyte w niniejszym rozporządzeniu, które nie zostały zdefiniowane w ust. 1, są równoznaczne z pojęciami stosowanymi w [k]onwencji montrealskiej”.

7 Artykuł 3 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi:

„Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego [Unii] w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

8 W dniu 1 marca 2019 r. BT weszła na pokład obsługiwanego przez Laudamotion samolotu lecącego z Londynu (Wielka Brytania) do Wiednia (Austria).

9 Przy starcie doszło do eksplozji lewego silnika statku powietrznego, który miał dokonywać tego lotu, co spowodowało ewakuację pasażerów. BT opuściła n statek powietrzny wyjściem awaryjnym i została podrzucona kilka metrów w powietrze przez podmuch wydobywający się z prawego silnika, który nie był jeszcze wyłączony. Od tamtej pory stwierdzono u niej zespół stresu pourazowego, z powodu którego jest pod opieką lekarską.

10 BT wniosła do Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat, Austria) powództwo przeciwko Laudamotion o stwierdzenie jej odpowiedzialności na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, jak również o zapłatę kwot 4353,60 EUR z tytułu poniesionych kosztów leczenia i 2500 EUR z tytułu zadośćuczynienia za krzywdę, wraz z kosztami i wydatkami. Podkreśliła ona, iż w każdym wypadku Laudamotion ponosi odpowiedzialność w świetle prawa austriackiego, które znajduje zastosowanie uzupełniające.

11 W swojej obronie Laudamotion podniosła, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej obejmuje jedynie uszkodzenia ciała w ścisłym znaczeniu, a nie urazy o charakterze czysto psychicznym, i dodała, że prawo austriackie nie ma zastosowania do sporu w postępowaniu głównym na mocy art. 29 tej konwencji.

- 12 Wyrokiem z dnia 12 listopada 2019 r. Bezirksgericht Schwechat uwzględnił powództwo. Sąd ten uznał, że spór w postępowaniu głównym nie jest objęty art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, ponieważ przepis ten przewiduje odpowiedzialność przewoźnika lotniczego wyłącznie za uszkodzenia ciała. Orzekł on jednak, że Laudamotion ponosi odpowiedzialność na podstawie prawa austriackiego, które przewiduje odszkodowanie za szkody o charakterze czysto psychicznym, w wypadku gdy szkody te osiągają wymiar patologiczny.
- 13 Na skutek odwołania złożonego przez Laudamotion Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria) wyrokiem z dnia 7 kwietnia 2020 r. uchylił wyrok sądu pierwszej instancji i oddalił powództwo o odszkodowanie. Sąd ten uznał nie tylko, podobnie jak Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechat), że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej nie ma zastosowania w przypadku uszkodzeń niemających charakteru cielesnego, lecz również że art. 29 tej konwencji wyklucza zastosowanie prawa austriackiego.
- 14 BT wniosła zatem do Oberster Gerichtshof (sądu najwyższego, Austria), będącego sądem odsyłającym, skargę rewizyjną od tego wyroku.
- 15 Sąd ten wyraża wątpliwości w kwestii, czy pojęcie „uszkodzenia ciała” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej obejmuje urazy o charakterze czysto psychicznym i czy w przypadku odpowiedzi przeczącej powództwo dla uzyskania odszkodowania oparte na prawie krajowym jest wykluczone na podstawie art. 29 tej konwencji.
- 16 W tych okolicznościach Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy spowodowany wypadkiem uraz psychiczny pasażera, który osiąga wymiar patologiczny, stanowi »uszkodzenie ciała« w rozumieniu art. 17 ust. 1 [konwencji montrealskiej]?
- 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze: Czy art. 29 wskazanej konwencji stoi na przeszkodzie roszczeniu odszkodowawczemu, które przysługiwałoby w świetle właściwego prawa krajowego?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 17 Należy zrozumieć to pytanie jako zmierzające w istocie do ustalenia, czy art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej trzeba interpretować w ten sposób, że za uraz psychiczny osiągający wymiar patologiczny spowodowany u pasażera przez „wypadek” w rozumieniu tego postanowienia przysługuje odszkodowanie zgodnie z rzezonym postanowieniem.
- 18 Na wstępie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 odpowiedzialność przewoźników lotniczych Unii wobec pasażerów i ich bagażu regulują wszystkie postanowienia konwencji montrealskiej dotyczące tej odpowiedzialności.
- 19 W myśl art. 17 ust. 1 tej konwencji przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera jedynie pod warunkiem, że wypadek, który spowodował śmierć lub uszkodzenie ciała, miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiegokolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem.

- 20 Pojęcie „uszkodzenia ciała”, o którym mowa w tym postanowieniu, nie jest jednak zdefiniowane ani w konwencji montrealskiej, ani w rozporządzeniu nr 2027/97, którego art. 2 ust. 2 stanowi, że pojęcia zawarte w tym rozporządzeniu, których definicji nie podano w ust. 1 tego artykułu, są równoważne pojęciom użytym w tej konwencji.
- 21 Pojęcie to, biorąc pod uwagę przedmiot konwencji montrealskiej, którym jest ujednoczenie przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, powinno być interpretowane w sposób jednolity i autonomiczny w Unii i jej państwach członkowskich (zob. podobnie wyrok z dnia 6 maja 2010 r., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 21). I tak należy wziąć pod uwagę nie tyle różne znaczenia, jakie można nadać rzeczonemu pojęciu w prawie krajowym państw członkowskich, ile wiążące dla Unii zasady wykładni powszechnego prawa międzynarodowego (zob. analogicznie wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 22 W tym względzie art. 31 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r. (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, s. 331), która odzwierciedla międzynarodowe prawo zwyczajowe i której postanowienia są częścią porządku prawnego Unii (zob. podobnie wyrok z dnia 27 lutego 2018 r., *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, pkt 58 i przytoczone tam orzecznictwo), uściśla, że wykładni traktatu należy dokonywać w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle zarówno przedmiotu, jak i celu tego traktatu (zob. podobnie wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo). Ponadto art. 32 tej konwencji przewiduje możliwość odwołania się do uzupełniających środków interpretacji między innymi prac przygotowawczych nad danym traktatem oraz okoliczności, w jakich został on zawarty.
- 23 W odniesieniu do zwykłego znaczenia pojęcia „uszkodzenia ciała” zawartego w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy podkreślić, jak uczynił to rzecznik generalny w pkt 25 opinii, że termin „uszkodzenie” oznacza zmianę organu, tkanki lub komórki, spowodowaną chorobą lub wypadkiem, natomiast termin „ciało” odnosi się do materialnej części istoty żyjącej, czyli do ciała ludzkiego.
- 24 Tymczasem o ile pojęcie „uszkodzenia ciała” w jego zwykłym znaczeniu nie może być interpretowane jako wykluczające uraz psychiczny związany z takim uszkodzeniem ciała, o tyle w niniejszym przypadku, jak wynika z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, inaczej rzecz się przedstawia w wypadku udowodnionego medycznie urazu psychicznego, który nie ma żadnego związku z uszkodzeniem ciała w zwykłym znaczeniu tego pojęcia. W istocie taka interpretacja sprowadzałaby się do zatarcia rozróżnienia między uszkodzeniem ciała a urazem psychicznym.
- 25 Jednakże fakt, że pojęcie „uszkodzenia ciała” zostało zachowane w treści art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, nie zakłada koniecznie, że zamiarem autorów tej konwencji było wyłączenie, w razie „wypadku” w rozumieniu tego postanowienia, odpowiedzialności przewoźników lotniczych, jeżeli wypadek ten spowodował u pasażera urazy psychiczne, które nie są związane z żadnym mającym tę samą przyczynę uszkodzeniem ciała.
- 26 Jeśli chodzi o prace przygotowawcze prowadzące do przyjęcia wspomnianej konwencji, nie ulega wątpliwości, jak z nich wynika, że żadna z propozycji mających na celu wyraźne włączenie pojęcia „urazu psychicznego” do tekstu konwencji montrealskiej nie odniosła sukcesu. Jednakże, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 41 opinii, z prac tych również wynika, że pojęcie „uszkodzenia ciała” zostało przyjęte „na podstawie faktu, że w niektórych państwach odszkodowanie za urazy

psychiczne jest pod pewnymi warunkami możliwe do uzyskania, że orzecznictwo w tej dziedzinie jest w stanie rozwoju i że nie przewiduje się ingerencji w ten rozwój, który zależy od orzecznictwa w dziedzinach innych niż międzynarodowy transport lotniczy” (protokół z szóstego posiedzenia komisji plenarnej z dnia 27 maja 1999 r., Międzynarodowa Konferencja Prawa Lotniczego, Montreal, 10–28 maja 1999 r., t. I – Protokół, s. 243).

- 27 W odniesieniu ponadto do celów konwencji montrealskiej należy przypomnieć, że pośród nich, zgodnie z akapitami drugim i trzecim preambuły tej konwencji, oprócz unowocześnienia i konsolidacji konwencji warszawskiej, figuruje cel zapewnienia „ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzeb[y] sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody”, zwłaszcza w razie wypadku, w drodze systemu nieograniczonej odpowiedzialności przewoźników lotniczych. Potrzeba zaś sprawiedliwej rekompensaty, która wymaga również równego traktowania pasażerów, którzy w wyniku tego samego wypadku doznali urazów, czy to fizycznych, czy psychicznych, o takim samym stopniu ciężkości, zostałaby podważona, gdyby art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej był interpretowany jako wykluczający odszkodowanie za urazy psychiczne spowodowane takim wypadkiem, jeżeli nie są one związane z jakimkolwiek uszkodzeniem ciała.
- 28 Sytuacja pasażera, który w wyniku wypadku doznał urazu psychicznego, może bowiem, w zależności od wagi wynikłej z tego szkody, okazać się porównywalna z sytuacją pasażera, który doznał uszkodzenia ciała.
- 29 Należy w konsekwencji uznać, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej pozwala na uzyskanie odszkodowania za uraz psychiczny spowodowany „wypadkiem” w rozumieniu tego postanowienia, który nie jest związany z „uszkodzeniem ciała” w rozumieniu rzeczonoego postanowienia.
- 30 Jednakże potrzebę sprawiedliwej rekompensaty należy pogodzić, jak wynika z piątego akapitu preambuły konwencji montrealskiej, z potrzebą zachowania „sprawiedliwej równowagi interesów” przewoźników lotniczych i pasażerów (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 36; z dnia 12 maja 2021 r., Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, pkt 36).
- 31 Zatem przewoźnik lotniczy może ponosić odpowiedzialność, na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, jedynie wówczas, gdy poszkodowany pasażer udowodni w sposób wystarczający pod względem prawnym, w szczególności za pomocą ekspertyzy medycznej i dokumentów potwierdzających leczenie medyczne, istnienie naruszenia jego integralności psychicznej, doznanego w wyniku „wypadku” w rozumieniu tego postanowienia, o takiej powadze lub intensywności, że wpływa ono na jego ogólny stan zdrowia, z uwzględnieniem w szczególności jego skutków psychosomatycznych, które nie ustąpi bez pomocy medycznej.
- 32 Taka wykładnia pozwala zarówno poszkodowanym pasażerom na uzyskanie sprawiedliwej rekompensaty, zgodnie z zasadą naprawienia szkody, jak i przewoźnikom lotniczym – chronić się przed mającymi znamiona oszustwa roszczeniami o odszkodowanie, nakładającymi na nich zbyt daleko idący obowiązek naprawienia szkody, trudny do określenia i obliczenia, który mógłby utrudnić, a nawet sparaliżować ich działalność gospodarczą (zob. analogicznie wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 40).

- 33 W świetle powyższych wywodów na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że za uraz psychiczny spowodowany u pasażera „wypadkiem” w rozumieniu tego postanowienia, który nie jest związany z „uszkodzeniem ciała” w rozumieniu rzeczzonego postanowienia, powinno przysługiwać odszkodowanie w taki sam sposób jak za takie uszkodzenie ciała, pod warunkiem że poszkodowany pasażer wykaże istnienie naruszenia jego integralności psychicznej o takiej powadze lub intensywności, że wpływa ono na jego ogólny stan zdrowia i nie ustąpi bez pomocy medycznej.

W przedmiocie pytania drugiego

- 34 Zważywszy, że pytanie drugie zostało zadane przez sąd odsyłający jedynie na wypadek udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze, a na pytanie pierwsze udzielono odpowiedzi twierdzącej, nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie drugie.

W przedmiocie kosztów

- 35 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 17 ust. 1 Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r.,

należy interpretować w ten sposób, że:

za uraz psychiczny spowodowany u pasażera „wypadkiem” w rozumieniu tego postanowienia, który nie jest związany z „uszkodzeniem ciała” w rozumieniu rzeczzonego postanowienia, powinno przysługiwać odszkodowanie w taki sam sposób jak za takie uszkodzenie ciała, pod warunkiem że poszkodowany pasażer wykaże istnienie naruszenia jego integralności psychicznej o takiej powadze lub intensywności, że wpływa ono na jego ogólny stan zdrowia i nie ustąpi bez pomocy medycznej.

Podpisy