



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 12 maja 2021 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Konwencja montrealaska – Artykuł 17 ust. 1 –
Odpowiedzialność przewoźników lotniczych za szkodę z tytułu wypadku – Pojęcie „wypadku” –

Twarde lądowanie mieszczące się w zakresie normalnej eksploatacji statku powietrznego –
Uszkodzenie ciała, jakiego miał doznać pasażer w trakcie tego lądowania – Brak wystąpienia wypadku

W sprawie C-70/20

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
30 stycznia 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 12 lutego 2020 r., w postępowaniu:

YL

przeciwko

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: M. Vilaras, prezes izby, N. Piçarra (sprawozdawca), D. Šváby, S. Rodin i K. Jürimäe,
sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu – Altenrhein Luftfahrt GmbH – H.M. Schaflinger, Rechtsanwältin,
- w imieniu rządu fińskiego – H. Leppo, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej – początkowo W. Mölls oraz N. Yerrell, a następnie N. Yerrell,
w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

* Język postępowania: niemiecki.

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 17 ust. 1 Konwencji o ujednoliceniu 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 YL a Altenrhein Luftfahrt GmbH, przewoźnikiem lotniczym, w przedmiocie wysuniętego przez YL żądania odszkodowania z uwagi na uszkodzenie ciała, jakiego miała ona doznać w trakcie lądowania lotu obsługiwanego przez tego przewoźnika.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 3 Akapity trzeci i piąty preambuły konwencji montrealskiej stanowią:

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

[...]

„[Z]biorowe 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 konwencji montrealskiej, 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”.

Prawo Unii

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

- 5 W związku z podpisaniem Konwencji montrealskiej rozporządzenie 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) (zwane dalej „rozporządzeniem nr 2027/97”) zostało zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 889/2002 z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. 2002, L 140, s. 2).
- 6 Artykuł 2 ust. 2 rozporządzenia nr 2027/97 stanowi:

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

7 Zgodnie z art. 3 ust. 1 tego rozporządzenia:

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

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008

8 Artykuł 4 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. 2008, L 79 s. 1), zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. 2009, L 309, s. 51) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 216/2008”) stanowi:

„1. Statki powietrzne – włącznie ze wszystkimi zainstalowanymi na nich wyrobami, częściami i akcesoriami – które są:

[...]

b) zarejestrowane w państwie członkowskim, chyba że odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem przez nie wymagań wynikających z przepisów bezpieczeństwa została przeniesiona na państwo trzecie i że statki te nie są użytkowane przez operatora [Unii]; lub

c) zarejestrowane w państwie trzecim i użytkowane przez operatora, nad którego działalnością nadzór sprawuje państwo członkowskie, lub użytkowane w celu przylotu na terytorium [Unii], wykonania lotu na jej terytorium oraz odlotu z niego przez operatora mającego siedzibę lub zamieszkałego na terytorium [Unii]; lub

[...]

spełniają wymagania wynikające z przepisów niniejszego rozporządzenia”.

9 Artykuł 8 tego rozporządzenia, zatytułowany „Operacje lotnicze”, przewiduje w ust. 1:

„Użytkowanie statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), spełnia zasadnicze wymagania ustanowione w załączniku IV [...]”.

10 Punkt 1.b załącznika IV do wspomnianego rozporządzenia, zatytułowanego „Zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych, o których mowa w art. 8”, wskazuje:

„Lot musi być wykonywany w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu, określonych w instrukcji użytkowania w locie lub, w razie konieczności, w instrukcji operacyjnej [...]”.

11 Punkt 4 załącznika IV do tego rozporządzenia, zatytułowany „Osiągi statku powietrznego i ograniczenia użytkowania”, przewiduje:

„4.a. Statek powietrzny musi być użytkowany zgodnie z jego dokumentacją zdatności do lotu oraz ze wszystkimi odnośnymi procedurami i ograniczeniami użytkowania ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub równoważnej dokumentacji w zależności od przypadku. Instrukcja użytkowania w locie lub równoważna dokumentacja musi być dostępna dla załogi i utrzymywana w stanie aktualnym w odniesieniu do każdego statku powietrznego.

[...]

- 4.c. Lot nie może być rozpoczynany ani kontynuowany, jeżeli przewidywane osiągi statku powietrznego, z uwzględnieniem wszystkich czynników, które znacząco wpływają na poziom osiągnięć, nie pozwalają na wykonanie wszystkich faz lotu na danych odległościach/obszarach i z zachowaniem odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami przy planowanej masie operacyjnej. Czynniki, które znacząco wpływają na osiągi przy starcie, na trasie i w czasie podejścia/lądowania, są w szczególności:
- i) procedury operacyjne;

[...]

- v) powierzchnia, nachylenie i stan pola wzlotów; [...]

[...]

- 4.c.1. Takie czynniki muszą być uwzględnione bezpośrednio jako parametry operacyjne lub pośrednio poprzez stosowanie zapasów lub marginesów, które można uwzględnić, planując osiągi, stosownie do danego rodzaju operacji”.

- 12 Rozporządzenie nr 216/2008 zostało uchylone ze skutkiem od dnia 11 września 2018 r. rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. 2018, L 212, s. 1). Rozporządzenie 2018/1139 nie znajduje jednak zastosowania *ratione temporis* do sporu w postępowaniu głównym.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

- 13 W dniu 20 marca 2014 r. YL podróżowała z Wiednia (Austria) do St. Gallen/Altenrhein (Szwajcaria) lotem obsługiwanym przez Altenrhein Luftfahrt. Twierdzi ona, iż z powodu lądowania doznała wypadnięcia dysku.
- 14 Podczas tego lądowania pokładowy rejestrator parametrów lotu wskazał obciążenie pionowe wynoszące 1,8 g. Sąd odsyłający zauważa w tym względzie, że chociaż tego rodzaju lądowanie może być subiektywnie postrzegane jako twarde, mieści się ono jeszcze, z technicznego punktu widzenia i mając również na względzie tolerancję pomiaru, w zakresie normalnej eksploatacji statku powietrznego. Zgodnie bowiem ze specyfikacjami producenta samolotu maksymalne obciążenie podwozia i części nośnych rozpatrywanego statku powietrznego wynosi 2 g. Sąd ten dodaje, że z uwagi na górzyste ukształtowanie środowiska, w którym usytuowane jest lotnisko St. Gallen/Altenrhein, twarde lądowania są tam bardziej pewne niż lądowania „zbyt miękkie” i że w tym wypadku nie stwierdzono żadnego błędu po stronie pilota.
- 15 YL wniosła do Handelsgericht Wien (sądu ds. handlowych w Wiedniu, Austria) powództwo przeciwko Altenrhein Luftfahrt o stwierdzenie odpowiedzialności tej ostatniej, na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, za szkodę, jakiej YL miała doznać oraz o uzyskanie zapłaty kwoty 68 858 EUR wraz z odsetkami i ze zwrotem kosztów. W uzasadnieniu swojego powództwa YL twierdzi, że lądowanie to należało zakwalifikować jako „twarde”, a w konsekwencji jako wypadek w rozumieniu tego postanowienia.

- 16 Altenrhein Luftfahrt podnosi natomiast, że wspomniane lądowanie mieści się w zakresie normalnej eksploatacji statku powietrznego i że w związku z tym mamy tutaj do czynienia z typowym zdarzeniem występującym w trakcie lotu, a nie z wypadkiem w rozumieniu rzeczzonego postanowienia.
- 17 Wyrokiem z dnia 23 stycznia 2019 r. Handelsgericht Wien (sąd ds. handlowych w Wiedniu) oddalił powództwo z tego powodu, iż lądowanie może zostać zakwalifikowane jako „wypadek” i spowodować odpowiedzialność przewoźnika lotniczego na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej jedynie wówczas, gdy jest to „nadzwyczaj twarde lądowanie”, co nie miało miejsca w niniejszym przypadku. Sąd ten orzekł, że zdarzenia typowe występujące w trakcie lotu, do których należy również twarde lądowanie lub gwałtowne hamowanie, nie uzasadniają odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, zważywszy, że przeciętnie poinformowany pasażer zna takie zdarzenia i się z nimi liczy.
- 18 Wyrokiem z dnia 29 kwietnia 2019 r. Oberlandesgericht Wien (wyższy sąd krajowy w Wiedniu, Austria) utrzymał w mocy wyrok wydany w pierwszej instancji. Nie wykluczając przy tym, że lądowanie może wyjątkowo stanowić wypadek w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, sąd ten orzekł, iż zakłada to, że limity obciążenia podwozia i części nośnych wyznaczone przez producenta były znacznie przekroczone. Zdaniem tego sądu lądowanie w zakresie normalnej eksploatacji, takie jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, wyklucza uznanie, że miał miejsce wypadek.
- 19 Rozpatrując wniesioną przez YL skargę rewizyjną na ten wyrok, Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) uważa, że twarde lądowanie mieści się jeszcze w zakresie normalnej eksploatacji statku powietrznego, w sytuacji gdy obciążenie podwozia i części nośnych statku powietrznego nie przekracza wyznaczonych przez producenta samolotu limitów, których przekroczenie powoduje konieczność przeprowadzenia badania technicznego samolotu. Zdaniem tego sądu twarde lądowanie to takie, które – w przeciwieństwie do tego, co ma miejsce w przypadku miękkiego lądowania – nie jest w znacznym stopniu amortyzowane przez podwozie statku powietrznego i które jest wyraźnie odczuwalne dla pasażerów.
- 20 W tym kontekście wspomniany sąd powziął wątpliwość w kwestii, czy twarde lądowanie mieszczące się jeszcze w zakresie normalnej eksploatacji danego statku powietrznego można zakwalifikować jako „nieprzewidziane nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę”, a zatem jako objęte pojęciem „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, stosownie do jego wykładni dokonanej przez Trybunał w wyroku z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 35).
- 21 Zgodnie z pierwszym podejściem twarde lądowanie, takie jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, które mieszcząc się przy tym jeszcze w zakresie normalnej eksploatacji statku powietrznego, następuje dla pasażera w sposób nagły i nieoczekiwany oraz powoduje jego zdaniem uszkodzenie ciała, stanowi „wypadek” w rozumieniu tego postanowienia. Sąd odsyłający zastanawia się zatem nad kwestią, czy kryteria wymienione w poprzednim punkcie niniejszego wyroku należy oceniać z punktu widzenia danego pasażera, w takim sensie, iż nieprzewidziane będzie każde zdarzenie, które wystąpiło nagle i z którym pasażer się nie liczył. Zdaniem tego sądu użycie w wyroku z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 35) określenia „nieprzewidziany” zamiast określenia „nieprzewidywalny” wydaje się wskazywać, iż należy ustalić, czy dany pasażer przewidywał wystąpienie przedmiotowego zdarzenia.
- 22 Zgodnie natomiast z drugim podejściem twarde lądowanie można zakwalifikować jako „wypadek” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej jedynie wówczas, gdy wyznaczone przez producenta statku powietrznego limity obciążenia jego podwozia i części nośnych zostały znacznie przekroczone. Zgodnie z tym podejściem nie mogą powodować powstania odpowiedzialności przewoźnika lotniczego na podstawie tego postanowienia zdarzenia mieszczące się w zakresie normalnej eksploatacji statku powietrznego, nawet jeśli następują one dla danego pasażera w sposób

nagły i nieoczekiwany i powodują uszkodzenie jego ciała. Jeżeli w takim przypadku pasażer doznaje uszkodzenia ciała, to zostanie to wytłumaczone generalnie szczególną predyspozycją danego pasażera, która nie może wchodzić w zakres odpowiedzialności przewoźnika lotniczego.

- 23 W tych okolicznościach Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy twarde lądowanie, mieszczące się jednakże jeszcze w zakresie normalnej eksploatacji samolotu, skutkujące uszkodzeniem ciała pasażera, stanowi wypadek w rozumieniu art. 17 ust. 1 [konwencji montrealskiej]?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

W przedmiocie dopuszczalności

- 24 Altenrhein Luftfahrt utrzymuje, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest niedopuszczalny, a to ze względu na to, że wymienione przez sąd odsyłający orzecznictwo krajowe oraz definicja sformułowana przez Trybunał w wyroku z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127) zmierzają zasadniczo do nadania tej samej wykładni pojęciu „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Kwestia ta stanowi zatem *acte clair* z punktu widzenia rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym, ponieważ sąd odsyłający prawidłowo uwidoczniał i zastosował to pojęcie, zgodnie z wykładnią nadaną mu przez Trybunał, aby dojść do wniosku, że lądowanie mieszczące się w zakresie normalnej eksploatacji statku powietrznego nie stanowi wypadku w rozumieniu tego postanowienia.
- 25 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach współpracy pomiędzy Trybunałem i sądami krajowymi ustanowionej w art. 267 TFUE jedynie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i na którym spoczywa odpowiedzialność za przyszły wyrok, należy, z uwzględnieniem okoliczności konkretnej sprawy w postępowaniu głównym, zarówno ocena, czy dla wydania wyroku jest mu niezbędne uzyskanie orzeczenia prejudycjalnego, jak i ocena znaczenia pytań, jakie zadaje on Trybunałowi. W konsekwencji, zważywszy, że zadane pytania dotyczą wykładni prawa Unii, którego integralną część stanowi konwencja montrealaska, Trybunał jest co do zasady zobowiązany do wydania orzeczenia (wyrok z dnia 9 lipca 2020 r., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, pkt 20 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 26 Wynika z tego, że pytania dotyczące wykładni prawa Unii przedstawione przez sąd krajowy w ramach stanu faktycznego i prawnego, za którego ustalenie sąd ten jest odpowiedzialny i którego prawidłowość nie podlega ocenie Trybunału, korzystają z domniemania, że mają znaczenie dla sprawy. Odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w przedmiocie złożonego przez sąd krajowy wniosku jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą wniesiono, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem postępowania głównego, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego lub prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na postawione mu pytania (wyrok z dnia 9 lipca 2020 r., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 27 Ponadto w żaden sposób nie jest zabronione, by sąd krajowy wystąpił do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym, na które odpowiedź, zdaniem jednej ze stron w postępowaniu głównym, nie pozostawia miejsca na żadne racjonalne wątpliwości. Tak więc nawet przy założeniu, że tak jest, pytanie to nie staje się z tego względu niedopuszczalne (wyroki: z dnia 1 grudnia 2011 r., Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, pkt 64, 65; a także z dnia 9 lipca 2020 r., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, pkt 22).

- 28 W tym wypadku, ponieważ znaczenie pytania zadanego przez sąd odsyłający dla rozstrzygnięcia zawisłego przed nim sporu nie budzi wątpliwości, a sąd ten wyjaśnił, że kwestia ta nie stanowi *acte clair* i w konsekwencji, jako sąd ostatniej instancji, jest on zobowiązany do wystąpienia do Trybunału z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, zadane pytanie należy uznać za dopuszczalne.

Co do istoty

- 29 Poprzez swoje pytanie sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „wypadku” przewidziane w tym postanowieniu obejmuje twarde lądowanie postrzegane przez danego pasażera jako zdarzenie nieprzewidziane, chociaż mieści się ono w zakresie normalnej eksploatacji danego statku powietrznego.
- 30 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.
- 31 Podobnie z utrwalonego orzecznictwa wynika, że traktat międzynarodowy, taki jak konwencja montrealska, należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu, zgodnie z ogólnym prawem międzynarodowym, które wiąże Unię, skodyfikowanym w art. 31 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r. (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, s. 331. (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 31; z dnia 9 lipca 2020 r., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, pkt 27 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 32 Z brzmienia art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej wynika, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeżeli zdarzenie, które spowodowało śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera, może zostać zakwalifikowane jako „wypadek”, który miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiegokolwiek czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem.
- 33 W swoim wyroku z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 35) Trybunał wyjaśnił, że w jego zwykłym znaczeniu pojęcie „wypadku” należy rozumieć jako nieprzewidziane nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę.
- 34 Ze wskazówek sądu odsyłającego przypomnianych w pkt 20–22 niniejszego wyroku wynika, że sąd ten powziął wątpliwość, w szczególności, w kwestii, czy zakwalifikowanie zdarzenia powodującego szkodę jako „nieprzewidzianego” w rozumieniu tego orzecznictwa, a zatem jako „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, powinno być dokonywane z uwzględnieniem perspektywy danego pasażera, czy też raczej zakresu normalnej eksploatacji statku powietrznego, na pokładzie którego zdarzenie to miało miejsce.
- 35 Otóż na wstępie należy odrzucić interpretację wymienionych w punkcie poprzednim pojęć opierającą się na perspektywie każdego pasażera. Z względu na to, że perspektywy i oczekiwania mogą różnić się w przypadku poszczególnych pasażerów, tego rodzaju wykładnia mogłaby prowadzić do paradoksalnego rezultatu, gdyby to samo zdarzenie było kwalifikowane jako „nieprzewidziane”, a w związku z tym jako „wypadek” w odniesieniu do niektórych pasażerów, ale nie w odniesieniu do pozostałych.
- 36 Ponadto wykładnia pojęcia „wypadku”, o którym mowa w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, w tym sensie, że ocena nieprzewidywalności rozpatrywanego zdarzenia zależy wyłącznie od postrzegania tego zdarzenia przez danego pasażera, może prowadzić do nieuzasadnionego rozszerzenia tego pojęcia, na

niekorzystać przewoźników lotniczych. O ile prawdą jest, że zgodnie z akapitem trzecim preambuły do konwencji montrealskiej państwa członkowskie będące jej stronami, świadome „wag[i] zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzeb[y] sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody”, postanowiły przewidzieć system nieograniczonej odpowiedzialności przewoźników lotniczych, o tyle taki system oznacza jednak – tak jak wynika to z akapitu piątego tej preambuły – konieczność zachowania „sprawiedliwej równowagi interesów”, w szczególności interesów przewoźników lotniczych i interesów pasażerów (zob. podobnie wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 37 W odniesieniu natomiast do zasadniczych wymagań w zakresie eksploatacji danego statku powietrznego należy przypomnieć, że zgodnie z brzmieniem pkt 1.b załącznika IV do rozporządzenia nr 216/2008 lot musi być wykonywany w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu, określonych w instrukcji użytkowania w locie lub, w razie konieczności, w instrukcji operacyjnej. Ponadto pkt 4.a tego załącznika stanowi, że statek powietrzny musi być użytkowany zgodnie z jego dokumentacją zdatności do lotu oraz ze wszystkimi odnośnymi procedurami i ograniczeniami użytkowania ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub równoważnej dokumentacji, w zależności od przypadku.
- 38 W dodatku z pkt 4.c wspomnianego załącznika wynika, że lot nie może być rozpoczynany ani kontynuowany, jeżeli przewidywane osiągi statku powietrznego, z uwzględnieniem wszystkich czynników, które znacząco wpływają na poziom osiągnięć, nie pozwalają na wykonanie wszystkich faz lotu na danych odległościach/obszarach i z zachowaniem odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami przy planowanej masie operacyjnej. Do czynników, które znacząco wpływają na osiągi w czasie, między innymi, lądowania statku powietrznego, należą w szczególności procedury operacyjne oraz powierzchnia, nachylenie i stan pola wzlotów. Zgodnie z pkt 4.c.1 wspomnianego załącznika takie czynniki muszą być brane pod uwagę bezpośrednio jako parametry operacyjne lub pośrednio poprzez stosowanie zapasów lub marginesów, które można uwzględnić, planując osiągi statku powietrznego.
- 39 Przestrzeganie przepisów wymienionych w pkt 37 i 38 niniejszego wyroku ma na celu zapewnienie lądowania odbywającego się zgodnie z obowiązującymi procedurami i ograniczeniami wskazanymi w instrukcji użytkowania w locie przedmiotowego statku powietrznego lub dotyczącą go równoważną dokumentacją zdatności do lotu oraz z uwzględnieniem wymogów dobrej praktyki w dziedzinie eksploatacji statków powietrznych, nawet jeśli lądowanie byłoby postrzegane przez niektórych pasażerów za lądowanie bardziej twarde niż to, z którym się liczyli.
- 40 W związku z tym lądowanie, które nie wykracza poza limity przewidziane procedurami mającymi zastosowanie do przedmiotowego statku powietrznego, w tym przewidziane zapasy i limity dotyczące czynników, które znacząco wpływają na osiągi w czasie lądowania, a które odbywa się zgodnie z tymi procedurami i z uwzględnieniem wymogów dobrej praktyki w dziedzinie eksploatacji statków powietrznych, nie może być uznane za „nieprzewidziane” przy ocenie określonego w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej warunku wystąpienia „wypadku”.
- 41 W niniejszej sprawie należy zauważyć, że zdaniem sądu odsyłającego twarde lądowanie na lotnisku St. Gallen/Atenrhein, takie jak będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, jest z uwagi na górzyste ukształtowanie środowiska, w którym usytuowane jest to lotnisko, bardziej pewne. Ponadto zdaniem tego sądu lądowanie będące przedmiotem postępowania głównego odbyło się bez stwierdzenia błędu pilota, ponieważ pokładowy rejestrator parametrów lotu wskazał obciążenie pionowe wynoszące 1,8 g, będące wartością niższą od maksymalnego limitu wynoszącego 2 g, który zgodnie ze specyfikacjami producenta samolotu może być maksymalnym obciążeniem podwozia i części nośnych rozpatrywanego statku powietrznego.

- 42 Z zastrzeżeniem dokonania weryfikacji wszystkich okoliczności, w jakich nastąpiło lądowanie będące przedmiotem postępowania głównego, której dokonanie należy do sądu odsyłającego, lądowanie, jakie miało miejsce w warunkach wskazanych w poprzednim punkcie, nie może zostać uznane za wypadek w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej i w związku z tym powodować powstania na podstawie tego postanowienia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, i to niezależnie od subiektywnego sposobu postrzegania tego lądowania przez danego pasażera.
- 43 W świetle powyższych rozważań na zadane pytanie należy odpowiedzieć, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, iż przewidziane w tym postanowieniu pojęcie „wypadku” nie obejmuje lądowania, które odbyło się zgodnie z mającymi zastosowanie do rozpatrywanego statku powietrznego procedurami i ograniczeniami użytkowania, w tym przewidzianymi zapasami i limitami dotyczącymi czynników, które znacząco wpływają na osiągi w czasie lądowania, oraz z uwzględnieniem wymogów dobrej praktyki w dziedzinie eksploatacji statków powietrznych, nawet jeśli dany pasażer postrzegałby to lądowanie jako zdarzenie nieprzewidziane.

W przedmiocie kosztów

- 44 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 (czwarta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 17 ust. 1 Konwencji o ujednoliceniu 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, iż przewidziane w tym postanowieniu pojęcie „wypadku” nie obejmuje lądowania, które odbyło się zgodnie z mającymi zastosowanie do rozpatrywanego statku powietrznego procedurami i ograniczeniami użytkowania, w tym przewidzianymi zapasami i limitami dotyczącymi czynników, które znacząco wpływają na osiągi w czasie lądowania, oraz z uwzględnieniem wymogów dobrej praktyki w dziedzinie eksploatacji statków powietrznych, nawet jeśli dany pasażer postrzegałby to lądowanie jako zdarzenie nieprzewidziane.

Podpisy