

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-111/21 – 1

Sprawa C-111/21

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

25 lutego 2021 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

28 stycznia 2021 r.

Strona powodowa i strona wnosząca skargę rewizyjną:

BT

Strona pozwana i druga strona postępowania rewizyjnego:

Laudamotion GmbH

REPUBLIKA AUSTRII

[...]

OBERSTER GERICHTSHOF (sąd najwyższy, Austria)

Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) jako sąd rozpatrujący skargę rewizyjną [...] w sprawie z powództwa BT, Wiedeń [...], [...] przeciwko pozwanej Laudamotion GmbH, Schwechat, [...] w przedmiocie 6 953,60 EUR wraz z odsetkami oraz o ustalenie prawa (wartość przedmiotu sporu: 5 000 EUR), w postępowaniu w przedmiocie skargi rewizyjnej powódki wniesionej przeciwko wyrokowi Landesgericht Korneuburg (sądu okręgowego w Korneuburgu, Austria) jako sądu rozpatrującego odwołanie z dnia 7 kwietnia 2020 r., [...], na mocy którego zmieniono wyrok zaoczny Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat, Austria) z dnia 12 listopada 2019 r. [...], [...] wydał następujące

p o s t a n o w i e n i e :

I. Na podstawie art. 267 TFUE do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się następujące pytania prejudycjalne: **[Or. 2]**

1. Czy spowodowany wypadkiem uraz psychiczny pasażera, uznawany za chorobę, stanowi „uszkodzenie ciała” w rozumieniu art. 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.?

2. W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej:

Czy art. 29 wskazanej konwencji stoi na przeszkodzie roszczeniu odszkodowawczemu, które przysługiwałoby w świetle właściwego prawa krajowego?

[...]

U z a s a d n i e n i e :

[1] 1. Stan faktyczny, w oparciu o który należy wydać rozstrzygnięcie:

[2] W dniu 1 marca 2019 r. powódka rozpoczęła podróż samolotem pozwanej z Londynu do Wiednia. Przy starcie doszło do eksplozji lewego silnika, po czym samolot został ewakuowany. Powódka wysiadła z samolotu wyjściem awaryjnym na prawym skrzydle. Prawy silnik był jeszcze w ruchu, a wydobywający się z niego podmuch podrzucił powódkę w powietrzu na odległość kilku metrów. Od tamtej pory cierpi ona na zaburzenia snu i koncentracji, wahania nastroju, nagłe napady płaczu, silne zmęczenie i jąkanie. Stwierdzono **[Or. 3]** zespół stresu pourazowego, w związku z czym powódka jest pod opieką lekarzy.

[3] 2. Argumentacja i żądania stron:

[4] Powódka żąda zwrotu poniesionych kosztów leczenia w kwocie 4353,60 EUR oraz zadośćuczynienia w wysokości 2500 EUR. Ponadto wnosi o ustalenie odpowiedzialności pozwanej za przyszłe szkody. Na początku podnosiła, że odpowiedzialność pozwanej wynika bezpośrednio z art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. W każdym razie pozwana ma jej zdaniem jednak odpowiadać w świetle prawa austriackiego, które znajduje uzupełniające zastosowanie.

[5] Pozwana stoi na stanowisku, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej obejmuje sensu stricto wyłącznie uszkodzenie ciała, nie zaś urazy o charakterze jedynie psychicznym. Powołanie się na prawo krajowe ma być natomiast wyłączone na podstawie art. 29 konwencji montrealskiej, która ma wobec niego charakter nadrzędny.

- [6] 3. Dotychczasowy przebieg postępowania:
- [7] [...] [postępowanie przed sądem pierwszej instancji]
- [8] Sąd pierwszej instancji uznał powództwo [...]. Artykuł 17 ust. 1 konwencji montrealskiej nie znajduje, co prawda, w jego ocenie zastosowania, ponieważ przepis ten przewiduje jedynie odpowiedzialność za uszkodzenie ciała. Pozwana ponosi jednak odpowiedzialność na podstawie prawa austriackiego, które przewiduje odszkodowanie również w przypadku szkód o charakterze czysto psychicznym, jeżeli – jak w niniejszym przypadku – uznaje się je za chorobę. **[Or. 4]**
- [9] Pozwana wniosła odwołanie od tego wyroku. [...]
- [10] Sąd odwoławczy oddalił powództwo. Podzielił stanowisko sądu pierwszej instancji, zgodnie z którym art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej nie obejmuje urazów o charakterze czysto psychicznym. W związku z tym nasuwa się pytanie, czy powódka może oprzeć swoje roszczenie na prawie austriackim znajdującym zastosowanie w świetle reguł prawa kolizyjnego. Prawo to przewiduje roszczenie odszkodowawcze również w przypadkach urazu o charakterze czysto psychicznym, jeżeli uznaje się go za chorobę, a więc wymaga on leczenia lub przynajmniej można go zdiagnozować. Postanowienia konwencji są jednak nadrzędne wobec prawa austriackiego zgodnie z art. 29 konwencji montrealskiej. Artykuł 17 ust. 1 konwencji montrealskiej w przypadku szkód osobowych przewiduje roszczenie odszkodowawcze wyłącznie w odniesieniu do uszkodzenia ciała sensu stricto. Postanowienie to jest ostateczne, a powołanie się na prawo krajowe nie jest dopuszczalne.
- [11] Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) ma rozstrzygnąć skargę rewizyjną powódki na ten wyrok. Uważa ona, że „rozwiązanie oparte na nadrzędności”, które stanowi podstawę tego wyroku, nie jest trafne. Należałoby raczej zastosować „rozwiązanie ramowe”, zgodnie z którym roszczenia wynikające z prawa krajowego mogą istnieć równolegle wobec tych przewidzianych w konwencji, podlegając jedynie przewidzianym w niej warunkom i granicom odpowiedzialności. W związku ze skargą rewizyjną Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) ma wszechstronnie zbadać prawidłowość zaskarżonego wyroku. Powinien zatem również wyjaśnić, czy art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej rzeczywiście **[Or. 5]** przewiduje, że w przypadku urazów o charakterze czysto psychicznym nie trzeba naprawiać szkody.
- [12] 4. Podstawa prawna:
- [13] 4.1. Odpowiedzialność pozwanej należy oceniać w świetle konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencji montrealskiej). Właściwość tej konwencji wynika z faktu, że miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia w ramach podróży

lotniczej położone były na obszarze dwóch państw stron (Zjednoczonego Królestwa, Austrii), w związku z czym spełnione są przesłanki międzynarodowego przewozu w rozumieniu art. 1 konwencji montrealskiej.

[14] 4.2. Konwencja montrealaska została podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. Stanowi (zatem) integralną część porządku prawnego Unii, w związku z czym Trybunał jest właściwy, aby rozstrzygać o jej wykładni w ramach orzeczenia wydawanego w trybie prejudycjalnym [...].

[15] 4.3. Spór dotyczy wykładni następujących postanowień konwencji montrealskiej:

Artykuł 17 ust. 1 konwencji montrealskiej:

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.

Artykuł 29 konwencji montrealskiej:

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 [Or. 6] w niniejszej Konwencji, bez uszczerbku dla tego, kim są osoby mające prawo wniesienia pozwu i jakie są ich odpowiednie uprawnienia. W każdym takim postępowaniu sądowym zadośćuczynienie, odszkodowania zawiązką lub jakiegokolwiek inne odszkodowanie niekompensacyjne nie są zasądzone.

[16] 4.4. W świetle prawa austriackiego sprawca szkody odpowiada w przypadku spełnienia pozostałych przesłanek również za skutki urazów o charakterze czysto psychicznym, jeżeli są one uznawane za chorobę, a więc wymagają leczenia [...]. Dotyczy to w szczególności wymagającego leczenia zespołu stresu pourazowego [...]. W takim przypadku sprawca szkody na zasadach ogólnych wyrównuje zarówno szkody materialne (w szczególności pokrywa koszty leczenia), jak i wypłaca odpowiednie zadośćuczynienie naprawiające szkodę niematerialną.

[17] 5. W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego:

[18] 5.1. W art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej przewidziano (w wersji niemieckiej) wyrównanie szkody wynikłej w razie śmierci lub „uszkodzenia ciała” pasażera. To „uszkodzenie ciała” określa się w (dostępnych sądowni)

autentycznych wersjach językowych konwencji jako „bodily injury”, „lésion corporelle” i „lesi3n corporal”. Pytanie pierwsze zmierza do ustalenia, czy pojęcie to obejmuje r3wnieŹ urazy o charakterze psychicznym, które uznaje się, co prawda, za chorobę, ale które nie s3 sensu stricto skutkiem uszkodzenia ciała.

[19] 5.2. Artykuł 17 ust. 1 konwencji montrealskiej – w zakresie, który jest istotny w niniejszej sprawie – pokrywa się co do zasady z art. 17 Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisanej w Warszawie (zwanej dalej „konwencją warszawską”). [Or. 7]

[20] (a) Nie wynika to, co prawda, z (nieautentycznej) wersji niemieckiej art. 17 konwencji warszawskiej, która ma następujące brzmienie:

„Der Luftfrachtführer hat den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird, wenn der Unfall, durch den der Schaden verursacht wurde, sich an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat. [PrzewoŹący odpowiedzialny jest za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała, którego doznał podr3zny, jeŹli wypadek, który spowodował szkodę, zdarzył się na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności zwi3zanych z wsiadaniem i wysiadaniem].”

[21] Odwołanie się do „gesundheitliche Schädigung” [„uszczerbku na zdrowiu”] pozwala przypuszczać, Źe art. 17 konwencji warszawskiej opr3cz „körperliche Verletzungen” [„uszkodzenia ciała”] sensu stricto obejmował r3wnieŹ pozostałe „Gesundheitsschäden” [„uszczerbki na zdrowiu”], które mogły obejmować takŹe urazy o charakterze czysto psychicznym uznawane za chorobę. Na tej podstawie w doktrynie niemieckojęzycznej argumentuje się, Źe sformułowanie zawarte w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, który odnosi się jedynie do uszkodzenia ciała, ma wyraŹnie węższy zakres, co musi świadczyć o braku możliwości dochodzenia odszkodowania za szkody o charakterze czysto psychicznym [...].

[22] (b) W argumentacji tej pomija się jednak to, Źe autentyczne wersje art. 17 konwencji warszawskiej nie zawierają nic, co wskazuje na możliwość wyr3wnania szkody, której zakres wykracza poza „bodily injury” („lésion corporelle”, „lesi3n corporal”). W postanowieniu tym wymieniono natomiast jako kolejną podstawę odpowiedzialności „wounding” („blessure”, „herida”), a więc „zranienie” podr3znego. Pojęcie to było najwyraŹniej węższe od pojęcia „bodily injury” („lésion corporelle”, „lesi3n corporal”), w zwi3zku z czym było nim objęte. Nie wiadomo, dlaczego w nieautentycznej wersji niemieckiej art. 17 konwencji warszawskiej odstąpiono od tłumaczenia słowa [Or. 8] „wounding”, a opr3cz pojęcia

„Körperverletzung” [„uszkodzenie ciała”] wprowadzono szersze pojęcie „Gesundheitsschädigung” [„uszczerbku na zdrowiu”].

- [23] (c) Artykuł 17 ust. 1 konwencji montrealskiej różni się zatem od autentycznych wersji art. 17 konwencji warszawskiej jedynie tym, że nie zawiera pojęcia „wounding”. Nie ograniczono jednak w związku z tym zakresu stosowania tego postanowienia. Pojęcie „wounding” w art. 17 konwencji warszawskiej należało bowiem rozumieć jako podtyp „bodily injury”, a więc w rzeczywistości było ono zbędne. Brak jego uwzględnienia nie skutkuje zatem zmianą znaczenia. Na podstawie porównania niemieckich wersji językowych art. 17 konwencji warszawskiej i art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej – wbrew stanowisku zajmowanemu w doktrynie (lit. a) powyżej) – nie można zatem w żadnym razie wnioskować o ograniczeniu zakresu stosowania art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej (dalsze informacje o genezie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej podano w pkt 5.4 poniżej).
- [24] 5.3. Orzecznictwo w obszarze common law i przeważająca doktryna niemieckojęzyczna przemawiają za wykładnią zawężającą.
- [25] (a) Biorąc pod uwagę – jak wyjaśniono powyżej – w istocie niezmienione brzmienie w przypadku wykładni art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej można co do zasady odwoływać się do orzecznictwa dotyczącego art. 17 konwencji warszawskiej. W orzecznictwie tym, począwszy od wyroku US Supreme Court (sądu najwyższego, USA) w sprawie *Eastern Airlines, Inc./Floyd* z dnia 17 stycznia 1991 r. [...], zakłada się przeważnie, że pojęcie „uszkodzenia ciała” nie obejmuje szkód o charakterze czysto psychicznym, a więc takich, które nie są skutkiem uszkodzenia ciała sensu stricto [...] **[Or. 9]** [...]. Dotyczy to w szczególności zespołów stresu pourazowego, które nie mają skutków fizycznych [...].
- [26] (b) Mimo że orzecznictwo to pochodzi praktycznie wyłącznie z obszaru common law, wtóruje mu w przeważającej części również doktryna niemieckojęzyczna. Także jej przedstawiciele zakładają, że w świetle art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej szkody o charakterze czysto psychicznym nie podlegają wyrównaniu [...]. Uzasadnia się to przede wszystkim brzmieniem tego postanowienia oraz zawartym w nim domniemanym ograniczeniem w porównaniu z art. 17 konwencji warszawskiej wynikającym z braku uwzględnienia pojęcia „Gesundheitsschädigung” [„uszczerbku na zdrowiu”] (w tej kwestii zob. jednak pkt 5.2 powyżej). Inni autorzy potwierdzają natomiast odpowiedzialność za urazy o charakterze czysto psychicznym, jeżeli przewiduje ją prawo krajowe [...].
- [27] 5.4. Stanowisko, zgodnie z którym art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej nie obejmuje urazów o charakterze czysto psychicznym, nie ma jednak charakteru bezwzględny.

- [28] (a) Wynika to w pierwszej kolejności z dokładniejszej analizy genezy art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej [...]: We wstępnym projekcie konwencji przewidziano wprowadzenie do [Or. 10] postanowienia dotyczącego odpowiedzialności również pojęcia „mental injury”. Na konferencji dyplomatycznej nie osiągnięto, co prawda, w tej kwestii konsensusu. Ustalono na niej jednak, że konwencja będzie zawierać pojęcie „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 [...]” [...]

- [29] W rzeczywistości na konferencji kwestia ta pozostała zatem bez odpowiedzi; wykładnię pojęcia „bodily injury” pozostawiono ostatecznie orzecznictwu [...]. Geneza tego uregulowania nie stoi zatem na przeszkodzie szerszemu rozumieniu pojęcia „uszkodzenia ciała”. Z drugiej strony na podstawie rozważań poczynionych na konferencji dyplomatycznej nie można jednak chyba wnioskować, że zagadnienie to należy oceniać w świetle prawa właściwego (w sprawach nieuregulowanych w konwencji) [...]. Prawo zharmonizowane należy co do zasady interpretować jednolicie; nie należy zakładać powoływania się w razie wątpliwości na prawo krajowe.

- [30] (b) Również w kwestii art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej uznaje się, że szkody o charakterze psychicznym, które objawiają się także fizycznie, mogą podlegać wyrównaniu. Jest to bezsporne w przypadku fizycznych szkod wtórnych ([...] udarów, przedwczesnych porodów lub wrzodów żołądka spowodowanych zespołem stresu pourazowego). Poza tym można jednak również bronić stanowiska, zgodnie z którym wystarczające objawy fizyczne stanowią już symptomy urazu o charakterze psychicznym, które stanowią podstawę uznania go za chorobę; w [Or. 11] niniejszym przypadku byłyby to więc zaburzenia snu i koncentracji, nagłe napady płaczu, silne zmęczenie i jękanie się powódki. Decydujące znaczenie w świetle tego stanowiska ma nie zakres symptomów psychicznych, lecz przedstawiony (również) w ten sposób dowód na to, że podnoszony uraz o charakterze psychicznym nie jest jedynie udawany, lecz rzeczywiście występuje i uznaje się go za chorobę [...].

- [31] (c) Za wykładnią rozszerzającą przemawia również to, że także w przypadku urazów o (pozornie) czysto „psychicznym” charakterze zmienia się metabolizm w określonych systemach neuroprzekaźników [...], a więc – całkowicie niezależnie od wskazanych wyżej symptomów – wypadek wywołał też w tym zakresie skutki fizyczne sensu stricto. W odniesieniu do zespołu stresu pourazowego wykazano to w niedawno przeprowadzonym badaniu [...]. Rozgraniczenie między uszkodzeniami fizycznymi sensu stricto a urazami o charakterze psychicznym uznawanymi za chorobę traci tym

samym wszelkie merytoryczne uzasadnienie. Również to przemawia za stosowaniem art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej także w przypadku (bez wątplenia występujących w niniejszej sprawie) urazów psychicznych uznawanych za chorobę.

- [32] (d) Możliwość wyrównania szkód o charakterze psychicznym nie powinna też zależeć od tego, czy występują one samodzielnie, czy też stanowią skutek – nawet jedynie [Or. 12] niewielkiego – uszkodzenia ciała sensu stricto, które wywołało też ból fizyczny [...]. Powódka nie podniosła tej drugiej kwestii w niniejszej sprawie, w związku z czym należy wyjść z założenia, że nie odniosła takich obrażeń. W ocenie sądu odsyłającego nie można jednak przyjąć, że czynnikiem różnicującym jest to, czy wskutek wypadku doszło również do (lekkiego) uszkodzenia ciała sensu stricto, czy też w wyniku szczęśliwego zbiegu okoliczności powódka wyszła z wypadku bez obrażeń w tym zakresie. Decydujące znaczenie dla powstania roszczenia mają skutki psychiczne wypadku, które objawiają się fizycznie i których przyczyna w każdym razie leży po stronie pozwanej.

5.5. W świetle powyższych rozważań sąd odsyłający skłania się ku wykładni rozszerzającej art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Również (zobiektywizowane) urazy o charakterze psychicznym, które uznaje się za chorobę, powinno się uważać za uszkodzenie ciała w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Bez wątplenia można jednak bronić również przeciwnego stanowiska. Wnosi się zatem do Trybunału o wyjaśnienie tej kwestii.

- [34] 6. W przedmiocie drugiego pytania prejudycjalnego:

- [35] 6.1. Jeżeli art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej nie obejmuje urazów o charakterze czysto psychicznym, nasuwa się pytanie, czy roszczenie odszkodowawcze może być zasadne w świetle właściwego prawa krajowego. Właściwość prawa austriackiego nie stanowi w tym zakresie przedmiotu sporu między stronami. Wynika (wobec braku podniesienia wyboru prawa właściwego) w zależności od kwalifikacji roszczenia albo z art. 4 ust. 2 w związku z art. 23 ust. 1 rozporządzenia Rzym II (miejsca zwykłego pobytu obu stron w Austrii), albo z art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rzym I (miejsca zwykłego pobytu powódki i miejsca przeznaczenia w Austrii).

- [36] 6.2. W świetle prawa austriackiego roszczenie to byłoby zasadne. Artykuł 29 konwencji montrealskiej przewiduje jednak, że „w [Or. 13] przewozie osób [...] jakiegokolwiek powództwo dla uzyskania odszkodowania, jakkolwiek uzasadnione, [...] może zostać wszczęte wyłącznie z zastrzeżeniem warunków i takich granic odpowiedzialności, jak określone w niniejszej Konwencji”. W doktrynie niemieckojęzycznej zajmuje się w kwestii tego uregulowania dwa stanowiska. Zgodnie z „rozwiązaniem opartym na nadrzędności” art. 29 konwencji montrealskiej a

- priori wyłącza roszczenia odszkodowawcze oparte na innych podstawach prawnych [...]; zgodnie z „rozwiązaniem ramowym” podstawy roszczenia przewidziane w konwencji montrealskiej istnieją równoległe wobec tych przewidzianych w prawie krajowym; te drugie podlegają, co prawda, „warunkom i granicom odpowiedzialności” określonym w konwencji, ale nie są co do zasady wykluczone [...].
- [37] 6.3. Jeżeli założyć, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej stanowi kompleksowe uregulowanie odpowiedzialności za szkody osobowe będące skutkiem wypadków, do których dochodzi w ramach eksploatacji statku powietrznego, również „rozwiązanie ramowe” (w przypadku udzielenia na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzi przeczącej) nie skutkuje zastosowaniem prawa krajowego. W tym przypadku nie byłby bowiem spełniony jeden z „warunków” odpowiedzialności przewidzianych w konwencji, a mianowicie wystąpienie uszkodzenia ciała sensu stricto. Prawo krajowe mogłoby zatem znaleźć zastosowanie wyłącznie wtedy, jeżeli konwencję należałoby wyklądać w ten sposób, że a priori nie obejmuje ona szkód spowodowanych urazami o charakterze czysto psychicznym. Takie stanowisko najwyraźniej zajmuje powódka. Opiera się na nim zapewne również pogląd, w myśl którego odszkodowanie za urazy o charakterze psychicznym, które uznaje się za chorobę, należne jest wtedy, kiedy w świetle właściwego prawa krajowego wchodzi one w zakres pojęcia „uszkodzenia ciała” [Or. 14] [...].
- [38] 6.4. Stanowisko to miałyby jednak tę wadę, że zakres odpowiedzialności za szkody osobowe powstające wskutek wypadku w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej zależałby od treści właściwego prawa krajowego. Byłoby to niezgodne z celem konwencji polegającym na stworzeniu jednolitych ram odpowiedzialności. Poza tym wątpliwości budzi założenie, że konwencja a priori nie obejmuje czysto psychicznych skutków wypadków. Artykuł 17 ust. 1 konwencji montrealskiej – w przypadku udzielenia na pierwsze pytanie prejudycjalne odpowiedzi przeczącej — można bowiem jak najbardziej rozumieć w ten sposób, że szkody osobowe powstałe wskutek wypadku podlegają wyrównaniu właśnie tylko wtedy, kiedy prowadzą do zgonu lub uszkodzenia ciała sensu stricto.
- [39] 6.5. Rozważania te przemawiają przeciwko dopuszczeniu roszczenia w świetle przepisów prawa krajowego dotyczących wyrównywania szkód, jeżeli nie przewidziano go w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Ponieważ inna wykładnia art. 29 konwencji montrealskiej nie jest jednak całkowicie wykluczona, wnosi się do Trybunału o wyjaśnienie również tej kwestii.
- [40] 7. Zawieszenie postępowania:
[...]