

Ochrona konsumentów w zakresie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego

za uszkodzenie ciała pasażera przez przedmiot wykorzystywany na użytek serwisu pokładowego

Glosa do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 19 grudnia 2019 r. – sprawa C-532/18

Glosowane orzeczenie¹ dotyczy ochrony konsumentów w zakresie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkodę polegającą na śmierci, uszkodzeniu ciała lub rozstroju zdrowia pasażera z tytułu wypadku w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego² (dalej: Konwencja montrealaska); Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: TSUE lub Trybunał) dokonał interpretacji pojęcia wypadek, jako przesłanki uruchamiającej odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika.

Stan faktyczny

Wyrok TSUE zapadł z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. Wniosek złożył austriacki Sąd Najwyższy (Oberster Gerichtshof) w ramach postępowania GN przeciwko ZU będącego syndykiem masy upadłościowej Niki Luftfahrt GmbH. Okoliczności faktyczne sporu w postępowaniu głównym dotyczyły sytuacji, w której w trakcie lotu pasażerowi – HM został podany kubek z gorącą kawą, który zsunął się ze stolika znajdującego się na oparciu przedniego fotela, co spowodowało wylanie się zawartości kubka na prawe udo i klatkę piersiową GN, sześciolletniej córki HM, powodując u niej oparzenia drugiego stopnia. W trakcie postępowania nie można było ustalić czy kubek z kawą przewrócił się w związku z wadliwością rozkładanego stolika, na którym stał, czy też na skutek wibracji samolotu. Powódka, reprezentowana przez HM, ojca działającego w charakterze jej przedstawiciela ustawowego, zażądała od przewoźnika, będącego w okresie powstania sporu sądowego w stanie upadłości, zapłaty zadośćuczynienia oraz odszkodowania za poniesioną szkodę w wysokości 8500 EUR na podstawie art. 17 ust. 1 Konwencji montrealaskiej. Pozwana – Niki Luftfahrt GmbH – uważała, że nie ponosi odpowiedzialności na podstawie tego postanowienia, gdyż warunkiem jej powstania jest wystąpienie wypadku, co nie miało miejsca w niniejszej sprawie. Do zsunienia się kubka z kawą i wylania jego zawartości nie doprowadziło bowiem żadne nagłe i niespodziewane zdarzenie. W ocenie pozwanej, aby można było mówić o „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji montrealaskiej, musi dojść do zmaterializowania się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych, co nie miało miejsca w niniejszej sprawie. Sąd okręgowy w Korneuburgu (Landesgericht) nie uznał jednak argumentacji pozwanego i wyrokiem z dnia 15 grudnia 2015 r. uwzględnił żądanie odszkodowawcze powódki. Sąd ten uznał, że

¹ ECLI:EU:C:2019:1127.

² Konwencja ta, zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., 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. (DzU 2001, L 194, s. 38). Weszła ona w życie w odniesieniu do Unii Europejskiej w dniu 28 czerwca 2004 r.

wyrządzona GN szkoda została spowodowana wypadkiem mającym źródło w nietypowym zdarzeniu o zewnętrznej przyczynie; zdaniem sądu doszło do zmaterializowania się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych, polegającego na tym, że statek powietrzny podczas eksploatacji przechyla się na różne strony, co może powodować przesuwanie się przedmiotów umieszczonych na poziomej powierzchni wewnątrz samolotu bez konieczności wykonania konkretnego manewru lotniczego, wina przewoźnika była zaś następstwem serwowania gorących napojów bez przykrywki, aczkolwiek jest to powszechną praktyką, zgodną z normami społecznymi. W następstwie odwołania od wyroku pierwszej instancji, wyższy sąd krajowy w Wiedniu (Oberlandesgericht), działający jako sąd odwoławczy, wyrokiem z dnia 30 sierpnia 2016 r. uchylił wyrok wydany w pierwszej instancji z tym uzasadnieniem, że art. 17 Konwencji montrealskiej dotyczy tylko wypadków spowodowanych przez ryzyko typowe dla przewozów lotniczych, którego wystąpienia powódka nie zdołała w niniejszym przypadku wykazać, a zatem odpowiedzialność pozwanej jest wyłączona. W wyniku skargi rewizyjnej powódki z żądaniem stwierdzenia odpowiedzialności przewoźnika i uznania jej żądania o naprawienie poniesionej szkody za zasadne sprawa trafiła do Sądu Najwyższego. Wobec wątpliwości, co do możliwości jednoznacznej interpretacji art. 17 Konwencji, Oberster Gerichtshof zawiesił postępowanie i zwrócił się do TSUE z pytaniem prejudycjalnym – „Czy „wypadkiem” w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji montrealskiej, stanowiącym podstawę odpowiedzialności przewoźnika, jest sytuacja, w której kubek z gorącą kawą ustawiony na stoliku umocowanym na poprzedzającym fotelu w samolocie znajdującym się w locie z nieznaną przyczyną zsuwa się i przewraca, powodując odniesienie przez pasażera poparzeń?”

Stan prawny

W świetle art. 17 Konwencji montrealskiej, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera pod warunkiem, że wypadek, który spowodował śmierć lub uszkodzenie ciała, miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiegokolwiek z czynności związanej z wsiadaniem i wysiadaniem. Brzmienie tego przepisu jest następstwem akapitu trzeciego preambuły Konwencji montrealskiej, z której wynika, że państwa strony tej Konwencji „uznały wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody”. Konwencja montrealaska stanowi część prawa UE, z uwagi na jej podpisanie przez Wspólnotę i przystąpienie do Konwencji przez jej ratyfikację.

Ocena

Rozstrzygnięcie TSUE należy w pełni zaaprobować. Trybunał orzekł, że pojęcie „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji montrealskiej obejmuje wszystkie sytuacje mające miejsce na pokładzie statku powietrznego, w których przedmiot wykorzystywany na użytek serwisu pokładowego spowodował uszkodzenie ciała pasażera, bez konieczności ustalenia czy owe sytuacje są wynikiem ryzyka typowego dla przewozów lotniczych.

TSUE odniósł się w komentowanym wyroku do ochrony konsumentów w ramach tzw. systemu warszawsko-montrealskiego, zawierającego zasady odpowiedzialności cywilnoprawnej przewoźników lotniczych. Z uwagi na inkorporowanie do prawa UE Konwencji montrealskiej w drodze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 889/2002

z dnia 13 maja 2002 r.³, zmieniającego jednocześnie 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 powietrzną⁴, Trybunał skoncentrował się na Konwencji montreal-skiej⁵; pominął natomiast postanowienia Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. jako podstawy prawnej orzekania, traktując ją jedynie uzupełniająco w toku interpretacji prawa unijnego. Takie podejście nie budzi wątpliwości; jest też zasadne z praktycznego punktu widzenia z uwagi na problemy z określeniem relacji między obu Konwencjami (Kaczyńska, 2017, s. 28 przypis 33). Ponadto jedynie Konwencja montreal-ska została inkorporowana do Prawa UE⁶.

Konwencja montreal-ska kształtuje w art. 17 odpowiedzialność przewoźnika z tytułu wypadku, którego następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, które miały miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem. Zdefiniowanie i interpretację terminów śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia Konwencja pozostawia prawu i orzecznictwu sądów krajowych, orzekających na podstawie prawa miejsca rozstrzygnięcia sporu. Dotyczy to zwłaszcza uszkodzenia ciała i rozstroju zdrowia (w wersji angielskiej i francuskiej użyto odpowiednio sformułowań *death or bodily injury* oraz *de mort ou lésion corporelle*). Powołując się na prace nad Konwencją montreal-ską, w literaturze przyjmuje się, że chodzi o całkowitą krzywdę na zdrowiu, co nie wyklucza – w ramach interpretacji przepisów niektórych państw – także powództw o urazy psychiczne, traktowane bądź jako uszkodzenia mentalne związane z uszkodzeniem cielesnym lub uszkodzenia mentalne w ogóle mające negatywny wpływ na zdrowie pasażera (Polkowska i Szymajda, 2004, s. 49–52); oznacza to że tego rodzaju szkody są objęte odpowiedzialnością przewoźnika w sytuacji, gdy wiążą się z uszkodzeniem ciała lub rozstrojem zdrowia fizycznego lub psychicznego (Żylicz, 2002, s. 393). Powództwo w sprawie odszkodowania wnosi się według wyboru powoda, na terytorium jednego z państw stron bądź do sądu siedziby przewoźnika albo miejsca, gdzie posiada on placówkę, za pośrednictwem której została zawarta umowa, ewentualnie do sądu miejsca przeznaczenia przewozu, na zasadach właściwych dla prawa krajowego. W prawie polskim, tego rodzaju zdarzenia pociągają za sobą roszczenia określone z art. 444–446 kodeksu cywilnego, z tym zastrzeżeniem, że na mocy art. 29 Konwencji montreal-skiej, wszelkie dochodzenie roszczeń odszkodowawczych na podstawie Konwencji z tytułu umowy, z tytułu czynu niedozwolonego czy na jakiegokolwiek innej podstawie, może mieć miejsce tylko na warunkach i w granicach odpowiedzialności określonych w Konwencji; do roszczeń takich nie należą odszkodowania o charakterze karnym, nawiązki ani inne niepolegające na naprawieniu rzeczywistej szkody. Konwencja montreal-ska wprowadza swoistą równowagę interesów pasażera i przewoźnika lotniczego. Wyrazem tej równowagi jest dwustopniowy reżim odpowiedzialności przewoźnika. W odniesieniu do szkód nieprzekraczających 113 100 SDR (Specjalnych Praw Ciągnięcia od *special drawing rights*)⁷ na pasażera, Konwencja

³ DzU 2002, L 140, s. 2.

⁴ DzU 1997, L 285, s. 1.

⁵ Wyr. TSUE w sprawie IATA i ELFAA z 10 stycznia 2006 r. C-344/04, pkt 36 (Zb. Orz. s. I-403) czy wyr. TSUE w sprawie Air Baltic Corporation z 17.02.2016 C-429/14, Monitor Prawniczy nr 8/2016, s. 396 i n.

⁶ Zob. wyr. TSUE: z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s. I-403, pkt 36 oraz z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, pkt 28.

⁷ Międzynarodowa, umowna jednostka rozrachunkowa o charakterze pieniądza bezgotówkowego utworzona przez MFW, funkcjonująca w postaci wartości księgowych na bankowych rachunkach depozytowych. Aktualnie około 5,4 zł. za jednostkę.

wprowadza w art. 21 ust. 1 odpowiedzialność obiektywną, czego skutkiem jest brak możliwości wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika. Z kolei, w sytuacji szkód przekraczających 113 100 SDR na pasażera, odpowiedzialność przewoźnika opiera się na domniemaniu winy, przy czym warunkiem egzoneracyjnym jest wykazanie przez przewoźnika, że szkody takiej nie spowodowało niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie przewoźnika albo osób za niego działających lub szkoda taka została spowodowana wyłącznie niedbalstwem albo innym niewłaściwym działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej (art. 21 ust. 2). Z mocy jednak art. 20 Konwencji, jeżeli przewoźnik udowodni, że szkoda została spowodowana przez osobę domagającą się odszkodowania (lub osobę, od której uzyskała ona swoje prawa) lub też osoba ta przyczyniła się do szkody wskutek jej niedbalstwa lub innego bezprawnego działania czy zaniechania (współwina), to jest on całkowicie lub częściowo zwolniony od odpowiedzialności wobec osoby występującej z roszczeniem w takim zakresie, w jakim takie niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie spowodowało lub przyczyniło się do szkody; zasada ta obowiązuje także w sytuacji śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera, jeżeli roszczenie o odszkodowanie wysunięte zostaje przez osobę inną niż pasażer. Postanowienia art. 20 Konwencji odnosi się do obu rodzajów odpowiedzialności z art. 21 Konwencji.

Kwestia postawiona w pytaniu prejudycjalnym jest niezwykle istotna z punktu widzenia konsumentów – kontrahentów linii lotniczych z uwagi na wymóg spójności stosowania prawa UE. Z uwagi na znaczne rozbieżności interpretacyjne w orzecznictwie krajowych sądów powszechnych w odniesieniu do pojęcia „wypadku” w rozumieniu postanowienia art. 17 Konwencji montrealskiej, jednoznaczne przesądzenie o treści tego pojęcia pozwala na jednolite stosowania tego postanowienia, gwarantując wymóg pewności prawa. Złazszcza, że Konwencja pomimo odniesienia pojęcia wypadku do odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika lotniczego i posługiwania się nim w wielu przepisach Konwencji, nie zawiera jego definicji normatywnej.

Kwestia odpowiedzi na pytanie Oberster Gerichtshof jest przy tym bez precedensu, gdyż TSUE po raz pierwszy wypowiedział się co do granic treściowych pojęcia „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji montrealskiej; co istotne Trybunał orzekał w szczególności w świetle kryteriów stosowania tego przepisu, które zostały już przyjęte przez sądy krajowe. Warto zaznaczyć, że kwestia wylania gorącego płynu lub upuszczenia jedzenia na pasażera, skutkującego uszczerbkiem na zdrowiu, była wcześniej przedmiotem orzecznictwa krajowych sądów powszechnych, aczkolwiek w Stanach Zjednoczonych i z winy pracownika przewoźnika⁸.

Z uwagi na znaczenie rozpatrywanej kwestii dla ochrony konsumentów, Trybunał pominął fakt, że pytanie przedstawione przez Oberster Gerichtshof zostało sformułowane w sposób związany z okolicznościami faktycznymi sporu w postępowaniu głównym i dokonał wykładni pojęcia „wypadku” w sposób ustalający abstrakcyjne kryteria oceny tego pojęcia w rozumieniu art. 17 Konwencji. Jest to o tyle istotne, że postanowienia Konwencji stanowią integralną część porządku prawnego UE, a zatem – jak orzekł to już wcześniej Trybunał – pojęcia, które nie zostały w Konwencji zdefiniowane, „powinny być interpretowane w sposób jednolity i autonomiczny, niezależnie od różnego znaczenia nadawanego tym pojęciom w prawach krajowych państw będących stronami tej konwencji”⁹, zwłaszcza że w świetle art. 3 ust. 1 rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 od-

⁸ *Diaz Lugo c. American Airlines* 686 F Supp. 373, D.P.R. 1988.

⁹ Zob. wyr. TSUE z 6 maja 2010 r., *Walz*, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251.

powiedzialność „przewoźnika lotniczego Wspólnoty” względem pasażerów podlega wszystkim postanowieniom Konwencji, określającym tę odpowiedzialność, natomiast według art. 2 ust. 2 tego rozporządzenia pojęcia w nim użyte a niezdefiniowane są równoznaczne z pojęciami stosowanymi w Konwencji. Warto zaznaczyć, że również ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze¹⁰ odsyła do Konwencji montrealskiej, stwierdzając w art. 208, że przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania.

Z punktu widzenia pytania prejudycjalnego, TSUE odniósł się do dwóch kwestii, a mianowicie – czy każde zdarzenie nagłe i nieprzewidywalne w stosunku do pasażera w trakcie przewozu lotniczego wchodzi w zakres pojęcia „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji montrealskiej oraz czy zdarzenie to należy wiązać z ryzykiem typowym dla przewozów lotniczych lub ryzykiem związanym z tymi przewozami.

Pojęcie „wypadku” nie było jednolicie rozumiane. W doktrynie przyjmuje się generalnie, że chodzi o zdarzenie nagłe i zewnętrzne w stosunku do pasażera¹¹. Konkretyzacja tego pojęcia zależy jednak od okoliczności stanu faktycznego, aczkolwiek sądy konstruowały bądź testy wypadku, bądź jego cechy konieczne pozwalające na uogólnienie tego wypadku; orzecznictwo w tym zakresie cechowało jednak znaczne rozbieżności. W orzecznictwie, za wypadek traktowano zarówno twarde lądowanie, dekompresję czy zachorowanie na zapalenie płuc z powodu rozrzedzonego powietrza, jak i alarm bombowy na pokładzie, wybuch bomby czy zatrucie pokarmowe¹². Wyraźnie zarysowały się zatem dwa podejścia do interpretowania pojęcia „wypadku”. Pogląd, że pojęcie „wypadku” powinno być ograniczone do sytuacji, w których urzeczywistniło się ryzyko wynikające z właściwości statku powietrznego, jego stanu lub jego eksploatacji¹³ lub z instalacji lotniczej wykorzystywanej przy wsiadaniu lub wysiadaniu. Pogląd ten zawęża odpowiedzialność przewoźnika lotniczego, wyłączając z niej sytuacje wchodzące w zakres ogólnego ryzyka życia codziennego, do ryzyka dotyczącego wyłącznie przewozów lotniczych; na poszkodowanym spoczywa w efekcie ciężar dowodu, że doszło do urzeczywistnienia się tego ryzyka. Prezentowany jest także pogląd, w myśl którego nie jest konieczne ustalenie urzeczywistnienia się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych, co oznacza, że wypadkiem w rozumieniu art. 17 Konwencji montrealskiej jest każde wydarzenie nagłe i nieprzewidywane bez konieczności wykazania związku z ryzykiem typowym dla przewozów lotniczych¹⁴. Stanowisko takie prezentował też rząd francuski i Komisja Europejska. Wyrażany jest także pogląd, do którego skłaniał się także Oberster Gerichtshof, że odpowiedzialność przewoźnika jest następstwem wyłącznie wystąpienia zdarzenia na pokładzie samolotu lub podczas wsiadania lub wysiadania, z której przewoźnik może uwolnić się, jeżeli wykaże brak związku szkody z właściwościami lub eksploatacją statku powietrznego. Tego rodzaju stanowisko pośrednie wyrażał też rząd polski, twierdząc, że bez znaczenia jest wprawdzie

¹⁰ T.j. DzU 2019, poz. 1580 i 1495.

¹¹ A. Konert, w: M. Żylicz, *Prawo lotnicze. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 857; J. Rajski, *Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w prawie i krajowym*, Warszawa 1968, s. 35; M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 395.

¹² Szerokie omówienie orzecznictwa w odniesieniu do pojęcia wypadku: Konert, 2010, s. 108–112; zob. także Polkowska i Szymajda, 2004, s. 54–55 i przywołane tam orzeczenia.

¹³ Sąd odsyłający odwołał się do R. Schmid, „Artikel 17”, w: *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Niemcy, 2016, pkt 16, 17 oraz E. Ruhwedel, *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Kolonia, 3 Aufl., 1998, pkt 331, a ponadto do wyr. Bundesgerichtshof z dnia 21 listopada 2017 r. (X ZR 30/15, NJW 2018, 861). Również inne sądy prezentowały podobne podejście, jak np. w sprawie *Scala c. American Airlines*, 249 F. Supp. 2nd 176, D. Conn, 2003 czy w sprawie *Ramos v. Transmeridian Airlines*, 385 F. Supp 2nd 137, D. P.R. 2005.

¹⁴ Sąd odsyłający przywołał zwłaszcza M. Stefula, *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Wien, 2001, pkt 123, 136. Stanowisko takie wyrażane jest też w orzecznictwie, jak np. w sprawie *Gezzi v. British Airways* 991 F 2nd 603, 9th Cir. 1993.

wymóg istnienia ryzyka typowego dla przewozów lotniczych, to jednak konieczne jest istnienie prawdopodobnego związku przyczynowego pomiędzy odnośnym zdarzeniem, które powinno być nagłe lub niespodziewane oraz wywołane przez źródło zewnętrzne wobec pasażera a ruchem i eksploatacją statku powietrznego. Ostatni z tych poglądów nie był jednak spójny z orzecznictwem w świetle interpretacji przesłanek uruchamiających prawo do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, które może nastąpić nie tylko na pokładzie statku powietrznego, lecz także podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem. W orzecznictwie istnieją znaczne rozbieżności co do przesłanek faktycznych momentu przebywania na pokładzie samolotu oraz dokonywania czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem. Moment wsiadania obejmuje zarówno czas od zaproszenia na pokład, czas rozpoczęcia się umowy o przewóz, jak i moment odprawy pasażera; z kolei wysiadanie, które może trwać w okresie dojazdu autobusem lotniskowym do terminala, jak i w okresie dojścia do parkingu¹⁵. Znaczne rozbieżności w tym zakresie występują także w doktrynie (szeroko: Konert, 2016, s. 125); w polskiej literaturze forsuje się pogląd, że moment wsiadania i wysiadania odnosi się do sytuacji, kiedy pasażer znajduje się w tzw. odizolowanej strefie pasażerów, która „...jest zamknięta, odizolowana, dostępna tylko dla pasażerów danego lotu, gdzie przewoźnik sprawuje wyłączną kontrolę nad pasażerami, eskortuje ich do/z samolotu. Jedynie w takiej strefie znajdują się pasażerowie danego lotu, stosują się wówczas do wskazówek przewoźnika i nie mają pełnej swobody ruchu. W stosunku do takiego pasażera może być wykonywana wówczas rzeczywista, faktyczna i wyłączna kontrola ze strony przewoźnika” (Konert, 2016, s. 858).

Rozstrzygnięcie TSUE jednoznacznie przecięło spory doktrynalne i orzecznicze co do związku przyczynowo-skutkowego między wypadkiem a ryzykiem typowym dla przewozów lotniczych lub ryzykiem związanym z tymi przewozami, na które zwracał uwagę Oberster Gerichtshof.

Trybunał w odpowiedzi na postawione pytanie prejudycjalne, dokonując w pierwszej kolejności wykładni językowej, stwierdził, że pojęcie „wypadku” należy odnieść do zwykłego znaczenia, jakie należy przypisywać temu pojęciu i rozumieć jako nieprzewidziane, nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę. Odwołując się natomiast do wykładni systemowej i celowościowej, a zwłaszcza do wspomnianej powyżej „sprawiedliwej równowagę interesów” interesów przewoźników lotniczych i interesów pasażerów¹⁶ oraz odpowiedzialności obiektywnej, umożliwiającą łatwe i szybko uzyskanie odszkodowania, bez nakładania przy tym na przewoźników lotniczych zbyt daleko idącego obowiązku naprawienia szkody¹⁷, Trybunał uznał, opierając się na opinii Rzecznika Generalnego, że uzależnienie odpowiedzialności przewoźnika od spełnienia wymogu, aby szkoda powstała w wyniku materializacji ryzyka typowego dla przewozów lotniczych lub aby istniał związek między wypadkiem a eksploatacją bądź ruchem statku powietrznego, nie odpowiada ani zwykłemu znaczeniu pojęcia „wypadku”, o którym mowa w art. 17 ust. 1 Konwencji montrealskiej, ani też celom tej Konwencji. W konsekwencji, orzekł, że „art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „wypadku” w rozumieniu tego postanowienia obejmuje wszystkie sytuacje mające miejsce na pokładzie statku powietrznego, w których przedmiot wykorzystywany na użytek serwisu pokładowego spowodował uszkodzenie ciała pasażera,

¹⁵ *Ibidem*, s. 53–54 i podane tam przykłady orzecznictwa.

¹⁶ Zob. wyr. z 6 maja 2010 r., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251.

¹⁷ Zob. wyr. z 22 listopada 2012 r., *Espada Sánchez i in.*, C-410/11, EU:C:2012:747.

bez konieczności ustalenia, czy owe sytuacje są wynikiem ryzyka typowego dla przewozów lotniczych”.

Stanowisko TSUE zasługuje w całości na aprobatę. Art. 17 ust. 1 Konwencji montrealskiej nie uzależnienia odpowiedzialności przewoźnika od zaistnienia ryzyka typowego dla przewozów lotniczych; w żadnym wypadku nie wprowadza także związku przyczynowo-skutkowego wypadku i właściwości czy eksploatacji statku powietrznego. Są to istotne kryteria ograniczające i nie da ich się domniemywać; ich urzeczywistnienie wymagałoby jasnego sformułowania normatywnego. Wykładnia semantyczna art. 17 ust. 1 Konwencji nie pozostawia w tym wypadku żadnych wątpliwości. Oznacza to, że pojęciu „wypadku” należy przypisać jego potoczne znaczenie jako nagle, nieprzewidziane zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną powodujące uraz lub śmierć. Tego rodzaju rozumienie wypadku zawarte w art. 17 ust. 1 Konwencji montrealskiej odpowiada też ogólnym regułom interpretacji traktatów¹⁸, przewidzianym w art. 31 ust. 1 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów sporządzonej w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r.¹⁹, w myśl którego pojęcia traktatowe 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.

Oznacza to, że wystarczające dla zaistnienia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego jest wykazanie przez pasażera zdarzenia, które nastąpiło podczas przewozu lotniczego na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem, a które spowodowało uszkodzenie ciała, o ile było nagle i nieprzewidziane, a także zewnętrzne w stosunku do pasażera.

Bibliografia

- Kaczyńska, S. (2017). Przez port lotniczy do celu, czyli kto właściwie uczestniczy w procesie realizacji pasażerskiego przewozu lotniczego. *Zadania i odpowiedzialność. IKAR*, 2(5).
- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Konert, A. (2016). W: M. Żylicz (red.), *Prawo lotnicze. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Polkowska, M. i Szymajda, I. (2004). *Konwencja montrealaska. Komentarz*. Warszawa: Liber.
- Rajski, J. (1968). *Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w prawie i krajowym*. Warszawa: PWN.
- Żylicz, M. (2011). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Dr hab. Cezary Banasiński, prof. UW

Zakład Administracyjnego Prawa Gospodarczego WPIA UW, a także Instytut Prawa Konkurencji s.k.

<https://orcid.org/0000-0002-5723-1083>

e-mail: c.banasinski@wpia.uw.edu.pl

¹⁸ Wyrok z dnia 7 listopada 2019 r., *Guaitoli i in.*, C-213/18, EU:C:2019:927, pkt 47.

¹⁹ DzU 1969, Nr 74, poz. 439.