Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØE
przedstawiona w dniu 26 września 2019 r.[1]

Sprawa C-532/18

GN, reprezentowana zgodnie z prawem przez HM,
przeciwko
ZU jako syndykowi masy upadłości Niki Luftfahrt GmbH

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria)]

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Konwencja montrealska – Artykuł 17 ust. 1 – Odpowiedzialność przewoźników lotniczych wobec pasażerów – Pojęcie „wypadku” – Spowodowane przewróceniem się gorącego napoju uszkodzenie ciała pasażera, które nastąpiło na pokładzie samolotu podczas lotu

I. Wprowadzenie

1. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) dotyczy wykładni art. 17 ust. 1 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego[2] (zwanej dalej „konwencją montrealską”) – postanowienia określającego warunki, w jakich pasażer, który doznał uszkodzenia ciała podczas lotu, może pociągnąć do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego będącego operatorem tego lotu.

2. Wniosek ten wpisuje się w ramy sporu pomiędzy osobą małoletnią będącą pasażerem, reprezentowaną przez jej ojca, a syndykiem masy upadłości linii lotniczych. Powódka w postępowaniu głównym wnosi o przyznanie odszkodowania za poparzenia, których doznała w wyniku przewrócenia się gorącego napoju, które nastąpiło z nieznanego powodu podczas lotu transgranicznego wykonywanego przez wspomniane linie lotnicze.

3. Zadaniem Trybunału, niemającym precedensu, jest wyznaczenie granic pojęcia „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, w szczególności w świetle kryteriów stosowania, które zostały już przyjęte przez niektóre sądy krajowe. Konkretniej rzecz ujmując – zwrócono się do niego w istocie z pytaniem o to, czy konieczne jest, aby zdarzenie, które nastąpiło na pokładzie samolotu, nie tylko było nagłe lub nietypowe i zewnętrzne w stosunku do danego pasażera, lecz także by wynikało z ryzyka typowego dla przewozów lotniczych lub związanego z tymi przewozami. Z powodów przedstawionych w niniejszej opinii uważam, że konieczne jest spełnienie jedynie pierwszych z tych kryteriów, ale nie tych ostatnich.

1 Język oryginału: francuski.

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. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38). Weszła ona w życie w odniesieniu do Unii Europejskiej w dniu 28 czerwca 2004 r.

II. Ramy prawne

A. Konwencja montrealska

4. Z akapitu trzeciego preambuły do konwencji montrealskiej wynika między innymi, że państwa będące stronami „uznają wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody". Ponadto jej akapit piąty stanowi, że „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".

5. Artykuł 17 konwencji montrealskiej, zatytułowany „Śmierć i uszkodzenie ciała pasażerów – Uszkodzenie bagażu" przewiduje w ust. 1, że „[p]rzewoźnik 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 jakiejkolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem".

6. Zgodnie z art. 20 tej konwencji, zatytułowanym „Uwolnienie od odpowiedzialności", „[j]eśli przewoźnik udowodni, że szkoda została spowodowana przez lub że przyczyniło się do niej niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie osoby domagającej się odszkodowania lub osoby, od której on lub ona uzyskała swoje prawa, przewoźnik jest całkowicie lub częściowo uwolniony 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. Jeśli z powodu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera roszczenie o odszkodowanie wysunięte zostaje przez osobę inną niż pasażer, przewoźnik jest również całkowicie lub częściowo uwolniony od odpowiedzialności w takim zakresie, w jakim udowodni, że szkoda została spowodowana przez lub że przyczyniło się do niej niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie pasażera. Artykuł niniejszy stosuje się do wszystkich postanowień o odpowiedzialności w niniejszej Konwencji, w tym do art. 21 ust. 1".

7. Artykuł 21 omawianej konwencji, zatytułowany „Odszkodowanie w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów", ma następujące brzmienie:

„1. Dla szkód powstałych w okolicznościach określonych w art. 17 ust. 1, nieprzekraczających 100 000 specjalnych praw ciągnienia w przypadku [na] każdego pasażera, przewoźnik nie może wyłączyć lub ograniczyć swojej odpowiedzialności.

2. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe w okolicznościach określonych w art. 17 ust. 1 w takim zakresie, w jakim przekraczają one w przypadku każdego pasażera 100 000 specjalnych praw ciągnienia, jeśli przewoźnik udowodni, że:

a) taka szkoda nie została spowodowana niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem przewoźnika lub jego pracowników lub agentów; lub

b) taka szkoda została spowodowana wyłącznie niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem strony trzeciej".

8. W art. 29 tej konwencji, zatytułowanym „Podstawa roszczeń", przewidziano, że „[w] przewozie osób, bagażu i ładunku jakiekolwiek 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, bez uszczerbku dla tego, kim są osoby mające prawo wniesienia pozwu i jakie są ich odpowiednie uprawnienia. W każdym takim postępowaniu sądowym zadośćuczynienie, odszkodowania z nawiązką lub jakiekolwiek inne odszkodowanie niekompensacyjne nie są zasądzane".

B. Prawo Unii

9. Motywy 5–7 i 10 rozporządzenia (WE) nr 889/2002 [3], zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych [4], mają następujące brzmienie:

„(5) Wspólnota podpisała Konwencję montrealską, deklarując zamiar przystąpienia do tego porozumienia przez jego ratyfikację.

(6) Konieczne jest wprowadzenie zmian do rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w celu dostosowania do postanowień Konwencji montrealskiej, tworząc w ten sposób jednolity system odpowiedzialności w międzynarodowym transporcie lotniczym.

(7) Niniejsze rozporządzenie i Konwencja montrealska wzmacniają ochronę pasażerów i osób znajdujących się na ich utrzymaniu i nie mogą być interpretowane jako osłabiające ich ochronę w odniesieniu do obecnego ustawodawstwa w dniu przyjęcia niniejszego rozporządzenia.

[…]

(10) System nieograniczonej odpowiedzialności w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera jest właściwy w kontekście bezpiecznego i nowoczesnego systemu transportu lotniczego".

10. Zgodnie z art. 1 rozporządzenia nr 2027/97, zmienionego rozporządzeniem nr 889/2002 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2027/97"), „[n]iniejsze rozporządzenie wprowadza w życie odpowiednie postanowienia Konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną i ustanawia określone przepisy uzupełniające. Rozszerza ono stosowanie tych przepisów również w odniesieniu do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego państwa członkowskiego".

11. W art. 2 ust. 2 rozporządzenia nr 2027/97 przewidziano, że „[p]ojęcia użyte w niniejszym rozporządzeniu, które nie zostały zdefiniowane w ust. 1, są równoznaczne z pojęciami stosowanymi w Konwencji montrealskiej".

12. W art. 3 ust. 1 tego rozporządzenia przewidziano, że „[o]dpowiedzialność przewoźnika lotniczego Wspólnoty w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom Konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność".

III. Postępowanie główne, pytanie prejudycjalne i postępowanie przed Trybunałem

13. W sierpniu 2015 r. powódka w postępowaniu głównym, mająca wówczas 6 lat, odbywała lot z Hiszpanii do Austrii, którego operatorem były linie lotnicze Niki Luftfahrt GmbH, spółka prawa austriackiego.

3 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. 2002, L 140, s. 2).

4 Rozporządzenie Rady z dnia 9 października 1997 r. (Dz.U. 1997, L 285, s. 1).

14. Dziecko siedziało obok swojego ojca, który otrzymał podczas lotu od stewardessy kubek bez wieczka zawierający gorącą kawę i postawił go na składanym stoliku przed sobą. Następnie pojemnik ten zsunął się i jego zawartość rozlała się na dziecko, które doznało oparzeń drugiego stopnia na części ciała. Nie można było ustalić, czy przewrócenie się kubka z kawą było wynikiem wadliwości stolika, czy drgania samolotu.

15. Powódka w postępowaniu głównym, reprezentowana zgodnie z prawem przez jej ojca, wniosła powództwo mające na celu zobowiązanie Niki Luftfahrt do naprawienia szkody doznanej w wyniku wypadku, który nastąpił podczas wspomnianego lotu, w wysokości 8500 EUR, wraz z odsetkami i kosztami, na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej.

16. Syndyk masy upadłości linii lotniczych, obecnie w upadłości, zaprzeczył istnieniu odpowiedzialności, powołując się na brak wypadku w rozumieniu tego postanowienia, ponieważ żadne „nagłe i niespodziewane zdarzenie" nie doprowadziło do przewrócenia kubka z kawą. W każdym razie nie wystąpiło żadne „ryzyko typowe dla przewozów lotniczych", czyli charakterystyczne dla tego rodzaju transportu, podczas gdy ten warunek również musiał zostać spełniony.

17. Orzeczeniem z dnia 15 grudnia 2015 r. Landesgericht Korneuburg (sąd krajowy w Korneuburgu, Austria) uwzględnił żądanie powódki w postępowaniu głównym. Sąd ten uznał, że w okolicznościach niniejszej sprawy nastąpił „wypadek" w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, ponieważ przewrócenie się kubka z kawą wynikało z „niezwykłego zdarzenia o zewnętrznej przyczynie". Orzekł on ponadto, że urzeczywistniło się „ryzyko typowe dla przewozów lotniczych", gdyż statek powietrzny podczas eksploatacji przechyla się na różne strony, co może prowadzić do tego, że przedmioty umieszczone na poziomej powierzchni wewnątrz samolotu zsuwają się, do wystąpienia czego nie jest konieczny żaden szczególny manewr lotniczy. Stwierdził on wreszcie brak winy przewoźnika lotniczego, ze względu na to, że fakt podawania gorących napojów w pojemnikach bez przykrycia jest praktyką zwyczajową i akceptowaną społecznie.

18. Wyrokiem z dnia 30 sierpnia 2016 r. Oberlandesgericht Wien (wyższy sąd krajowy w Wiedniu, Austria) zmienił wyrok wydany w pierwszej instancji, po stwierdzeniu, że odpowiedzialność przewoźnika lotniczego jest wyłączona, ponieważ art. 17 konwencji montrealskiej obejmuje wyłącznie wypadki spowodowane przez „ryzyko typowe dla przewozów lotniczych", a w niniejszym przypadku powódka w postępowaniu głównym nie zdołała tego wykazać.

19. Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy), do którego wpłynęła skarga rewizyjna, postanowieniem z dnia 26 czerwca 2018 r., które wpłynęło do sekretariatu Trybunału w dniu 14 sierpnia 2018 r., postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy »wypadkiem« w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji [montrealskiej], stanowiącym podstawę odpowiedzialności przewoźnika, jest sytuacja, w której kubek z gorącą kawą odstawiony na stoliku umocowanym na poprzedzającym fotelu w samolocie znajdującym się w locie z nieznanej przyczyny zsuwa się i przewraca, powodując odniesienie przez pasażera poparzeń?".

20. Uwagi na piśmie przedstawiły przed Trybunałem strona pozwana w postępowaniu głównym, rząd polski oraz Komisja Europejska. Rząd francuski oraz Komisja przedstawiły swoje stanowiska ustnie na rozprawie w dniu 19 czerwca 2019 r.

IV. Analiza

A. Uwagi wstępne

21. Przede wszystkim pragnę zauważyć, że sąd odsyłający wskazuje, iż konwencja montrealska ma zastosowanie w okolicznościach sporu w postępowaniu głównym, ponieważ lot, podczas którego doszło do spornego zdarzenia, ma charakter międzynarodowy w rozumieniu art. 1 tej konwencji, jako że miejsca wylotu i przylotu tego lotu położone są na terytorium dwóch państw będących jej stronami [5]. W tym względzie chciałbym podkreślić, że w dziedzinach objętych konwencją montrealską państwa członkowskie Unii przekazały Komisji swoje kompetencje w zakresie odpowiedzialności za szkody poniesione w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów [6], a art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 przewiduje, że odpowiedzialność „przewoźnika lotniczego Wspólnoty" [7] względem pasażerów, jak się wydaje taka jak w niniejszej sprawie, podlega wszystkim postanowieniom wspomnianej konwencji określającym tę odpowiedzialność [8].

22. Następnie pragnę przypomnieć [9], że postanowienia konwencji montrealskiej stanowią integralną część porządku prawnego Unii [10], a zatem Trybunał jest właściwy do orzekania w przedmiocie jej wykładni, zgodnie z normami prawa międzynarodowego, które obowiązują Unię, a w szczególności z art. 31 konwencji wiedeńskiej [11], zgodnie z którym 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 jego przedmiotu, jak i celu [12]. Ponadto, biorąc pod uwagę przedmiot konwencji montrealskiej, którym jest ujednolicenie przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, Trybunał orzekł już, że pojęcia zawarte w tej konwencji, które nie zostały w niej zdefiniowane, „powinny być interpretowane w sposób jednolity i autonomiczny, niezależnie od różnego znaczenia nadawanego tym pojęciom w prawach krajowych państw będących stronami tej konwencji" [13].

23. Wreszcie z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że w ramach postępowania w trybie prejudycjalnym wyłącznie do sądów krajowych należy określenie ram faktycznych i prawnych sporu, które mają one rozstrzygnąć [14]. W tym względzie zwracam uwagę, że w niniejszym przypadku bezsporne jest, jak wskazano wyraźnie w pytaniu prejudycjalnym, że niemożliwe było ustalenie powodu, dla którego kubek z kawą przewrócił się na powódkę w postępowaniu głównym. Ponadto

5 Mianowicie, odpowiednio, w Królestwie Hiszpanii i w Republice Austrii.

6 Zobacz podobnie pkt 4 deklaracji dotyczącej kompetencji Wspólnoty Europejskiej w kwestiach regulowanych konwencją montrealską, która to deklaracja zawarta jest w akcie zatwierdzającym Wspólnoty złożonym w dniu 29 kwietnia 2004 r. i jest dostępna pod następującym adresem internetowym: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Zdefiniowanego w art. 2 ust. 1 lit. b) omawianego rozporządzenia jako przewoźnik lotniczy z ważną licencją na działalność, udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. 1992, L 240, s. 1), które zostało uchylone i zastąpione ze skutkiem od dnia 1 listopada 2008 r. przez rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. 2008, L 293, s. 3).

8 Zobacz w szczególności wyroki: z dnia 6 maja 2010 r., Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 18; z dnia 22 listopada 2012 r., Espada Sánchez i in., C-410/11, EU:C:2012:747, pkt 19; z dnia 26 lutego 2015 r., Wucher Helicopter i Euro-Aviation Versicherung, C-6/14, EU:C:2015:122, pkt 35; a także z dnia 9 września 2015 r., Prüller-Frey, C-240/14, EU:C:2015:567, pkt 25 i nast.

9 Zobacz także moja opinia w sprawie Guaitoli i in., C-213/18, EU:C:2019:524, pkt 29.

10 Od dnia wejścia w życie wskazanego w przypisie 2 do niniejszej opinii.

11 Konwencja o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r. (*Recueil des traités des Nations unies*, tom 1155, s. 331).

12 Zobacz w szczególności wyroki: z dnia 22 listopada 2012 r., Espada Sánchez i in., C-410/11, EU:C:2012:747, pkt 20–22; z dnia 17 lutego 2016 r., Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, pkt 23, 24; a także z dnia 12 kwietnia 2018 r., Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, pkt 19–22.

13 Zobacz podobnie wyrok z dnia 6 maja 2010 r., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 21, 22), dotyczący pojęcia „szkody", które leży u podstaw art. 22 ust. 2 wspomnianej konwencji.

14 Na podstawie art. 267 TFUE, opartego na całkowitym rozdziale zadań sądów krajowych i Trybunału, wszelka ocena okoliczności faktycznych sprawy leży w kompetencjach wspomnianych sądów (zob. w szczególności wyroki z dnia 19 lipca 2012 r., Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, pkt 30; a także z dnia 7 sierpnia 2018 r., Prenninger i in., C-329/17, EU:C:2018:640, pkt 27).

z postanowienia odsyłającego wynika, że zarzut dotyczący przyczynienia się ofiary, który został pierwotnie podniesiony przez stronę pozwaną w postępowaniu głównym, nie jest już przedmiotem postępowania krajowego [15]. Trybunał ma zatem wypowiedzieć się w przedmiocie wykładni, o jaką się do niego wnioskuje, w oparciu o ustalenia dokonane przez sąd odsyłający.

B. W przedmiocie pojęcia „wypadku" w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej

1. Co do przedmiotu pytania prejudycjalnego i prezentowanych tez

24. W niniejszej sprawie zwrócono się do Trybunału *w istocie* o ustalenie, czy pojęcie „wypadku" w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono sytuację, w której kubek z gorącą kawą, postawiony na składanym stoliku w lecącym samolocie, przewraca się z niewiadomego powodu i powoduje poparzenie pasażera, który może w związku z tym domagać się na podstawie wspomnianego postanowienia, by dany przewoźnik lotniczy wypłacił mu odszkodowanie z tytułu tego uszkodzenia ciała.

25. Jakkolwiek pytanie przedstawione przez sąd odsyłający jest sformułowane w sposób związany z okolicznościami faktycznymi sporu w postępowaniu głównym, uważam jednak za bardziej właściwe, aby Trybunał nie ograniczał się do udzielenia odpowiedzi tylko w odniesieniu do tego konkretnego przypadku, lecz aby skorzystał z nadarzającej się w tej sprawie sposobności dokonania wykładni wskazanego pojęcia ustalającej abstrakcyjne kryteria oceny, a zatem kryteria mające bardziej ogólny zakres [16]. Należy podkreślić, że niniejsza sprawa jest pierwszą, w której Trybunał dokonuje wykładni omawianego pojęcia.

26. W tym względzie pragnę zauważyć, podobnie jak sąd odsyłający, że konwencja montrealska *nie zawiera definicji* pojęcia „wypadku", mimo że zaistnienie takiego zdarzenia stanowi oczywiście przesłankę rozstrzygającą dla możliwości pociągnięcia przewoźnika lotniczego do odpowiedzialności na podstawie art. 17 ust. 1 wspomnianej konwencji w przypadku szkody w znaczeniu fizycznym (uszkodzenia ciała lub śmierci), jakiej doznaje pasażer [17]. Ponadto pojęcie to figurowało także w równoważnym postanowieniu, jakim był art. 17 konwencji warszawskiej [18], która została zastąpiona przez konwencję montrealską [19], jednak nie zostało ono zdefiniowane także w tym pierwszym akcie.

15 Sąd odsyłający nie precyzuje, czy debata w postępowaniu głównym dotyczyła ewentualnej winy zranionej dziewczynki lub jej ojca, który miał w ręce kubek z kawą i który reprezentuje ją w tym postępowaniu.

16 W ramach współpracy ustanowionej w art. 267 TFUE między sądami krajowymi a Trybunałem, które mają w sposób bezpośredni i wzajemny przyczyniać się do jednolitego stosowania prawa Unii we wszystkich państwach członkowskich, Trybunał może bowiem wywieść z brzmienia pytania prejudycjalnego, przy uwzględnieniu danych dostarczonych przez sąd odsyłający, elementy dotyczące wykładni prawa Unii. Można zatem przyjąć, że w przypadku gdy przedstawione pytanie wydaje się dążyć do bezpośredniego zastosowania prawa Unii do sporu w postępowaniu głównym, sąd ten zmierza w rzeczywistości do dokonania wykładni tego prawa dla celów tego sporu (zob. w szczególności wyroki: z dnia 18 stycznia 1979 r., van Wesemael i in., 110/78 i 111/78, EU:C:1979:8, pkt 21; z dnia 17 listopada 2011 r., Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, pkt 21; z dnia 8 listopada 2012 r., Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, pkt 32; a także z dnia 13 lutego 2014 r., Crono Service i in., C-419/12 i C-420/12, EU:C:2014:81, pkt 28, 29).

17 Ponadto art. 2 ust. 2 rozporządzenia nr 2027/97 odsyła do konwencji montrealskiej w odniesieniu do pojęć takich jak pojęcie „wypadku", które rozporządzenie to zawiera, ale których nie definiuje.

18 Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. Pragnę uściślić, że termin „wypadek" był również stosowany bez dalszych wyjaśnień w art. 30 ust. 2 tej konwencji, odnosząc się do przypadku, niemającego znaczenia w niniejszej sprawie, przewozów lotniczych wykonywanych przez kilku kolejnych przewoźników lotniczych.

19 Zobacz preambuła i art. 55 konwencji montrealskiej.

27. Jednakże kilka sądów krajowych rozwinęło orzecznictwo, na które wyraźnie wskazuje sąd odsyłający, odnoszące się do pojęcia „wypadku" w rozumieniu konwencji warszawskiej lub konwencji montrealskiej [20]. Pragnę wyjaśnić, że pomimo różnic między art. 17 konwencji warszawskiej a art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej uważam, iż drugie z tych postanowień należy jednak interpretować również w świetle orzeczeń dotyczących pierwszego, zważywszy na istniejącą między nimi w istocie równoważność [21].

28. Sąd odsyłający wskazuje, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej ma w niniejszej sprawie, jak mu się wydaje, zastosowanie, gdyż uszkodzenie ciała odniesione przez powódkę w postępowaniu głównym wynika, zgodnie z terminologią zastosowaną przez wspomniane sądy krajowe, ze zdarzenia „nagłego", którego źródłem jest „działanie zewnętrzne" w stosunku do osoby poszkodowanej i powodujące dla niej „niespodziewaną szkodę". Podkreśla on, że spór w postępowaniu głównym koncentruje się na kwestii, czy pojęcie „wypadku" w rozumieniu tego postanowienia wymaga, poza spełnieniem wymienionych w ten sposób kryteriów, aby urzeczywistniło się „ryzyko typowe dla przewozów lotniczych" [22].

29. Sąd ten wyjaśnia, że istnieją *różne* przeciwstawne *podejścia* do konieczności spełnienia tego ostatniego kryterium, mając na uwadze niektóre orzeczenia wydane przez sądy państw stron konwencji warszawskiej lub konwencji montrealskiej, a także różne opinie doktryny.

30. Zgodnie z pierwszym podejściem, które według sądu odsyłającego zostało przyjęte przez większą część doktryny i orzecznictwa niemieckiego [23], rozpatrywane pojęcie „wypadku" powinno być ograniczone do sytuacji, w których urzeczywistniło się ryzyko wynikające zwykle z właściwości statku powietrznego, jego stanu lub jego eksploatacji [24], czy też z instalacji lotniczej wykorzystywanej przy wsiadaniu lub wysiadaniu. Jest to uzasadnione okolicznością, że zamiarem państw będących stronami konwencji montrealskiej nie było to, aby przewoźnicy lotniczy ponosili ogólne ryzyko życia codziennego. W związku z tym na poszkodowanej osobie spoczywa ciężar wykazania urzeczywistnienia się ryzyka, które może wystąpić wyłącznie w dziedzinie przewozów lotniczych. Tymczasem w niniejszej sprawie, ze względu na niemożność określenia przyczyny spornego zdarzenia, taka wykładnia prowadziłaby do oddalenia pozwu wniesionego przez powódkę w postępowaniu głównym.

31. Natomiast zgodnie z drugim podejściem dla zastosowania art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej nie jest konieczne ustalenie urzeczywistnienia się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych, a to z uwagi na brzmienie tego postanowienia, ustanowiony w nim system odpowiedzialności i potrzebę zachowania jego efektywności. Sąd odsyłający uważa, że te ostatnie argumenty są przekonujące. Wyjaśnia on, że niektórzy autorzy wywnioskowali z nich, iż „wypadek" mogący skutkować powstaniem odpowiedzialności przewoźnika lotniczego stanowi w szczególności wylanie gorącego napoju na ciało pasażera [25]. W sporze w postępowaniu głównym wykładnia ta prowadziłaby do uznania odpowiedzialności przewoźnika lotniczego.

20 W związku z tym sąd odsyłający powołuje się na F. Reuschle, *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, 2 Aufl., 2011, komentarz do art. 17 konwencji montrealskiej, zwłaszcza pkt 13 i nast.

21 W odniesieniu do tych orzecznictw krajowych zob. również pkt 43 i nast. niniejszej opinii.

22 Wyrażenie podkreślone w oryginale, w języku niemieckim: „ein für die Luftfahrt typisliches Risiko".

23 Sąd odsyłający cytuje R. Schmid, „Artikel 17", w *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Niemcy, 2016, pkt 16, 17 (zob. także wersja w języku angielskim, R. Schmid, „Article 17", w *Montreal Convention*, Kluwer, Niderlandy, 2006, pkt 16, 17), a także E. Ruhwedel, *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Kolonia, 3 Aufl., 1998, pkt 331. Ponadto odnosi się on do wyroku Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) z dnia 21 listopada 2017 r. (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), podnosząc jednak, że ten wymaga jedynie istnienia „związku" z ryzykiem typowym dla przewozów lotniczych. Zobacz wcześniejsze postanowienie Landgericht Frankfurt (sądu okręgowego we Frankfurcie, Niemcy) z dnia 16 grudnia 2005 r. (NJWRR 2006, 704), a także orzecznictwo cytowane przez E. Führich, *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C.H. Beck, München, 2015, s. 1059.

24 Ryzyko, które może wynikać na przykład ze zmiany wysokości lub prędkości samolotu.

25 Podobnie w postanowieniu odsyłającym wymieniono F. Reuschle, op.cit., uwaga 20, pkt 15; M. Stefula, *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Wien, 2001, pkt 123, 136 (zob. także streszczenie tej ostatniej pozycji napisane przez W. Müller-Rostin, *NZV*, 2002, s. 75), a także H.P. Kehrberger, „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie", *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997, pkt 129, 130, na temat art. 17 konwencji warszawskiej.

32. Wreszcie sąd odsyłający rozważa inne podejście, uznane za „rozwiązanie pośrednie", zgodnie z którym odpowiedzialność przewidziana we wspomnianym art. 17 ust. 1 wynika z samego faktu, że rozpatrywane zdarzenie nastąpiło na pokładzie samolotu czy też podczas wsiadania lub wysiadania, bez konieczności urzeczywistnienia się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych, lecz z możliwością uwolnienia się przez przewoźnika od tej odpowiedzialności poprzez wykazanie braku związku z właściwościami lub eksploatacją statku powietrznego. W niniejszej sprawie wykładnia ta prowadzi również do uznania odpowiedzialności strony pozwanej w postępowaniu głównym, jako że nie było możliwe zidentyfikowanie przyczyny omawianego wypadku.

33. *Uwagi przedstawione Trybunałowi* w niniejszej sprawie odzwierciedlają te różne podejścia. Strona pozwana w postępowaniu głównym twierdzi, że przewoźnicy lotniczy mogą zostać pociągnięci do odpowiedzialności na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej jedynie wtedy, gdy wypadek, zdarzenie nagłe i niespodziewane wynikające z zewnętrznego działania, został wywołany przez ryzyko typowe dla przewozów lotniczych. Tymczasem ryzyko uszkodzenia ciała spowodowanego przewróceniem gorącego napoju może urzeczywistnić się również w ramach życia codziennego [26].

34. Natomiast rząd polski pomija wymóg istnienia ryzyka typowego dla przewozów lotniczych, lecz uważa jednak, że 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, który to związek występuje w niniejszej sprawie [27].

35. Ze swojej strony rząd francuski i Komisja [28] stoją na stanowisku, że sytuacja będąca przedmiotem postępowania głównego jest objęta pojęciem „wypadku" w rozumieniu wspomnianego art. 17 ust. 1, ponieważ chodzi o zdarzenie, które nastąpiło podczas przewozu lotniczego, nagłe i zewnętrzne wobec osoby poszkodowanej, a nie ma przy tym konieczności ustalenia urzeczywistnienia się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych – która to teza wysunięta została przez stronę pozwaną w postępowaniu głównym – ani nawet istnienia związku przyczynowego z tym przewozem – za którą to tezą opowiada się rząd polski. Takie jest również moje zdanie z wymienionych poniżej powodów, które są zgodne z wyżej wspomnianymi zasadami wykładni [29].

2. W przedmiocie wykładni językowej

36. Przede wszystkim, w odniesieniu do *brzmienia* art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, pragnę przypomnieć [30], że jedynie sześć wersji językowych tego aktu jest wersjami miarodajnymi, ponieważ zostały one uznane za „autentyczne", a wśród nich znajdują się trzy wersje odpowiadające językom urzędowym Unii, mianowicie w językach angielskim, hiszpańskim i francuskim [31].

26 Dla zilustrowania, na czym mogłoby polegać szczególne ryzyko typowe dla eksploatacji statku powietrznego w przeciwieństwie do ogólnego ryzyka życia codziennego, strona pozwana w postępowaniu głównym wskazuje na rozlanie się gorącego napoju w wyniku turbulencji, zmiany wysokości lotu lub pochylenia samolotu czy też braku stolika, których to okoliczności nie ustalono w sporze w postępowaniu głównym.

27 Zdaniem rządu polskiego związek taki wynika z tego, że okoliczność podawania gorących napojów w trakcie podróży jest zwyczajową praktyką przewoźników, lotniczych lub innych, która może stanowić część usługi przewozowej lub stanowić dodatkowe świadczenie bezpośrednio z nią związane.

28 Pragnę uściślić, że podczas rozprawy Komisja wyjaśniła swoje stanowisko, potwierdzając, że przychyla się do stanowiska wyrażonego przez rząd francuski.

29 Zobacz pkt 22 niniejszej opinii.

30 Zobacz także moja opinia w sprawie Guaitoli i in., C-213/18, EU:C:2019:524, pkt 58).

31 W przedmiocie uwzględnienia sześciu wersji językowych, w których została sporządzona konwencja montrealska (mianowicie wersji w języku angielskim, arabskim, chińskim, hiszpańskim, francuskim i rosyjskim), zob. wyroki: z dnia 6 maja 2010 r., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 24); a także z dnia 17 lutego 2016 r., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, pkt 23, 31–34).

37. Badany art. 17 ust. 1 stanowi, że „[p]rzewoźnik 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 jakiejkolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem".

38. Na wstępie pragnę zauważyć, podobnie jak sąd odsyłający, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej nie formułuje wymogu, zgodnie z którym przewoźnik lotniczy może zostać pociągnięty do odpowiedzialności na podstawie tego postanowienia wyłącznie wtedy, gdy sporne zdarzenie zostało spowodowane przez ryzyko typowe dla przewozów lotniczych, jak to utrzymuje strona pozwana w postępowaniu głównym, czy też ma związek przyczynowy z właściwościami lub eksploatacją statku powietrznego, jak to proponuje rząd polski. Uważam, że gdyby autorzy wspomnianej konwencji mieli zamiar przewidzieć takie ograniczające kryteria, to nie omieszkaliby dać temu jasnego wyrazu [32], co nie ma miejsca w niniejszym przypadku. Ponadto prace przygotowawcze nie wskazują na ten zamiar [33].

39. W tym samym duchu pragnę podkreślić, podobnie jak rząd francuski, że w owym art. 17 ust. 1 dodano warte odnotowania uściślenie w porównaniu do odpowiadającego mu postanowienia konwencji warszawskiej [34], poprzedzającego je, czyli sformułowanie „jedynie pod warunkiem że" [35], które świadczy o woli wspomnianych autorów, aby nie uzależniać odpowiedzialności przewoźnika lotniczego od spełnienia warunków innych niż warunki dotyczące „wypadku", który nastąpił w okolicznościach wymienionych następnie w tymże art. 17 ust. 1 i który wywołał opisane w nim skutki. Moim zdaniem z tego uściślenia wynika, że pojęcie „wypadku" w rozumieniu tego ostatniego postanowienia musi być przedmiotem wykładni, która nie skutkuje ograniczeniem jego przedmiotowego zakresu stosowania.

40. Co się tyczy wspomnianego pojęcia pragnę zauważyć, że terminologia użyta w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów odbiega od terminologii użytej w art. 17 ust. 2 i w art. 18 wspomnianej konwencji w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przypadku zniszczenia, utraty lub uszkodzenia odpowiednio przyjętego bagażu i ładunku. W przeciwieństwie bowiem do tego pierwszego postanowienia te ostatnie dotyczą nie „wypadku", lecz jedynie „zdarzenia", które spowodowało uszkodzenie przyjętego bagażu lub ładunku [36]. Z owej odmienności wynika moim zdaniem, że dla zastosowania wspomnianego art. 17 ust. 1 konieczne jest, aby zdarzenie, które spowodowało śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera, nie tylko nastąpiło na pokładzie czy też podczas wsiadania lub wysiadania [37], ale także aby mogło zostać uznane za „wypadek" w oparciu o kryteria, które Trybunał winien określić.

32 Zobacz, dla porównania, szczegółowa definicja „wypadku" zawarta w art. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. 2010, L 295, s. 35), które zgodnie z art. 1 nie reguluje natomiast odpowiedzialności przewoźników lotniczych, w przeciwieństwie do konwencji montrealskiej.

33 Sąd odsyłający wskazuje, że ograniczenie do przypadków, w których powstało ryzyko typowe dla przewozów lotniczych, nie było zamierzone w trakcie prac nad konwencją montrealską, i powołuje się na wyrok Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości), o którym mowa w przypisie 23. Pragnę wyjaśnić, że w pkt 21 tego wyroku orzeczono, iż zgodnie z treścią protokołów z konferencji międzynarodowej, która doprowadziła do przyjęcia tej konwencji, w celu stwierdzenia istnienia wypadku nie postawiono warunku urzeczywistnienia się zagrożenia typowego dla lotnictwa.

34 Artykuł 17 konwencji warszawskiej stanowił, że „[p]rzewożący odpowiedzialny jest za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała, którego doznał podróżny, *jeśli* wypadek, który spowodował szkodę, zdarzył się na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem" (podkreślenie moje).

35 Sformułowanie obecne zarówno w wersji francuskiej art. 17 konwencji montrealskiej („par cela seul"), jak i w wersjach angielskiej („upon condition only") oraz hiszpańskiej („por la sola razón").

36 Dotyczy to wersji francuskiej konwencji montrealskiej (w której występują terminy „accident" i „fait"), wersji w języku angielskim (w której występują terminy „accident" i „event") i wersji w języku hiszpańskim (w której występują terminy „accidente" i „hecho").

37 Podkreślam, że okres objęty art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej jest dłuższy niż czas trwania lotu w ścisłym znaczeniu, który rozciąga się od startu samolotu do jego lądowania.

41. Jakkolwiek termin „wypadek” został użyty wielokrotnie w konwencji montrealskiej, to jednak nie został on wyjaśniony także w innych postanowieniach, w których występuje [38]. Co najwyżej w art. 28 tej konwencji, który dotyczy zaliczek na wypadek śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów, wskazano, że szkody te powinny wynikać z „wypadków statków powietrznych” [39], lecz bez dalszych wyjaśnień.

42. Pragnę przypomnieć, że zgodnie z tym, co przewidziano w art. 31 konwencji wiedeńskiej, pojęcie „wypadku” zawarte w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować opierając się na „zwykłym znaczeniu, jakie należy przypisywać [danemu terminowi]”.

43. W tym względzie uważam, że należy wziąć pod uwagę, jak to uczynił zarówno sąd odsyłający, jak i wszystkie strony, które przedłożyły uwagi w niniejszej sprawie, wykładnię omawianego pojęcia dokonaną przez różne *sądy państw stron* konwencji warszawskiej lub konwencji montrealskiej [40] w celu zaczerpnięcia ewentualnie inspiracji z tych precedensów orzeczniczych, jakkolwiek Trybunał nie jest nimi związany.

44. W pierwszej kolejności pragnę zauważyć, że pewne kryteria zostały powszechnie przyjęte, niezależnie od pewnych różnic w doborze sformułowań użytych przez sądy krajowe, jako mające znaczenie dla pojęcia „wypadku” zawartego w art. 17 konwencji warszawskiej i w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Zdaniem tych sądów ofiara musi w istocie wykazać, że dane zdarzenie, które nastąpiło podczas przewozu lotniczego – albo na pokładzie statku powietrznego, albo w trakcie czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem, a które spowodowało podnoszone uszkodzenie ciała, z jednej strony ma charakter „nagły” czy „nietypowy”, a z drugiej strony ma źródło „zewnętrzne” w stosunku do osoby danego pasażera [41]. Innymi słowy – nie można uznać za „wypadek” zdarzenia wywołującego szkodę, które wynika z własnych reakcji ofiary na zwykłe, normalne i przewidywalne funkcjonowanie statku powietrznego lub które zostało spowodowane wcześniej istniejącym stanem zdrowia ofiary. Konsensus wypracowany na korzyść takich kryteriów oceny wynika w szczególności [42] z orzecznictwa amerykańskiego [43], z orzecznictwa niemieckiego [44] oraz z orzecznictwa francuskiego [45]. Uwagi przedstawione w niniejszej sprawie są również zbieżne w tym względzie.

38 Mianowicie art. 28 (zatytułowany „Zaliczki”), art. 33 (zatytułowany „Właściwość sądów”) ust. 2 i 3 i art. 36 (zatytułowany „Kolejny przewóz”) ust. 2 konwencji montrealskiej.

39 Odnosi się to do wersji w języku francuskim („accident d'aviation”), w języku angielskim („aircraft accidents”) i w języku hiszpańskim („accidentes de aviación”). Zdaniem F. Reuschla, op.cit., uwaga 20, pkt 26, należy dokonać rozróżnienia między wypadkami samego statku powietrznego (na przykład jego spadnięciem), które reguluje art. 28 konwencji montrealskiej, a wypadkami na pokładzie statku powietrznego, lecz pojęcie „wypadku” w rozumieniu jego art. 17 tej konwencji obejmuje oba typy wypadków. Przychylam się do tego ostatniego stwierdzenia, ale nie będę wypowiadał się w niniejszej opinii w przedmiocie celu wspomnianego art. 28.

40 Zobacz pkt 27 i nast. niniejszej opinii.

41 Pragnę podkreślić, że nie należy mylić weryfikacji okoliczności, że podnoszona szkoda nie wynika z predyspozycji danego pasażera, która dokonywana jest na etapie ewentualnej kwalifikacji spornego zdarzenia jako „wypadku” mogącego stanowić podstawę odpowiedzialności przewoźnika lotniczego na mocy art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, z późniejszą kwestią, czy wykazano, że pasażer ten przyczynił się aktywnie lub w drodze zaniechania do powstania jego szkody, w związku z czym przewoźnik lotniczy mógłby być zwolniony z odpowiedzialności zgodnie z art. 20 tej konwencji.

42 Zobacz także B. Mercadal, „Transports aériens”, *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Paris, 2000, pkt 110 i nast.; C.I. Grigorieff, „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal”, *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, nr 4, s. 662–665 ; a także F. Letacq, „Fascicule 925”, *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Paris, 2018, pkt 70.

43 Zobacz przede wszystkim wyrok U.S. Supreme Court (sądu najwyższego Stanów Zjednoczonych Ameryki) z dnia 4 marca 1985 r., Air France v. Saks [470 U.S. 392 (1985), dostępny pod następującym adresem internetowym: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. Ów podstawowy wyrok stanowi, że pojęcie „accident” w rozumieniu art. 17 konwencji warszawskiej, które zostało „drafted in French by continental jurists”, obejmuje „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger”, a nie przypadek, w którym „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft”, i że „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger” (podkreślenie moje).

44 Zobacz w szczególności orzeczenia niemieckie przytoczone przez F. Reuschle, op.cit., uwaga 20, pkt 13.

45 Oprócz francuskich orzeczeń wskazanych przez autorów, op.cit., uwaga 42, zob. wyrok Cour de cassation (sądu kasacyjnego, Francja), pierwsza izba cywilna, z dnia 15 stycznia 2014 r., ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, a także wcześniejsze orzecznictwo wymienione pod następującym adresem internetowym:
https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2.

45. Uważam, że kryteria te, które są całkowicie zgodne z przyjętą definicją danego terminu [46], mogłyby zostać skutecznie przyjęte również przez Trybunał w niniejszej sprawie dla określenia, jakie sytuacje mogą należeć do kategorii „wypadku" w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. W tym względzie pragnę przypomnieć, że sąd odsyłający słusznie moim zdaniem uważa, iż wszystkie wymienione powyżej kryteria są spełnione w okolicznościach takich jak okoliczności sporu w postępowaniu głównym [47]. Podobnie inne sądy krajowe, w szczególności amerykańskie [48], orzekły, że przewrócenie się gorącego napoju na pasażera na pokładzie statku powietrznego stanowi „wypadek" w rozumieniu art. 17 konwencji warszawskiej.

46. W drugiej kolejności pragnę zauważyć, że jak wynika z postanowienia odsyłającego, istnieje z kolei kontrowersja co do tego, czy należy wymagać, na podstawie wspomnianych postanowień, weryfikacji dodatkowego kryterium dotyczącego istnienia „ryzyka typowego dla przewozów lotniczych". Strona pozwana w postępowaniu głównym podnosi, że kryterium to zostało przyjęte w orzecznictwie austriackim [49], lecz sąd odsyłający ma wątpliwości co do słuszności takiego stanowiska, zwłaszcza z uwagi na rozwój orzecznictwa niemieckiego w kierunku, jak się wydaje, ograniczenia znaczenia przypisanego temu kryterium [50]. Co więcej, jakkolwiek w amerykańskim orzecznictwie niektóre sądy zastosowały kryterium tego rodzaju [51], to sąd najwyższy i inne sądy nie zdecydowały się jednak na przyjęcie takiego restrykcyjnego podejścia [52]. Pragnę wreszcie zauważyć, że w orzecznictwie francuskim badano niekiedy ryzyko typowe dla przewozów lotniczych do celów art. 17 konwencji warszawskiej, lecz badania tego nie dokonywano bezpośrednio z punktu widzenia pojęcia „wypadku" ani nie jest ono już aktualne [53].

47. Ze swej strony, jak wskazałem na wstępie [54], uważam, że wymóg istnienia takiego ryzyka, przyjęty przez orzecznictwo jak się wydaje w ograniczonym stopniu, nie znajduje żadnego odzwierciedlenia w terminologii użytej w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Moje stanowisko znajduje poparcie biorąc pod uwagę cele tego postanowienia.

46 Jako że wyraz „accident" (fr. „wypadek") pochodzi od łacińskiego terminu *„accidens*: następujący przypadkiem" i został zdefiniowany jako „niezamierzone i nieprzewidziane zdarzenie lub okoliczność, wywołujące szkodę" przez G. Cornu i in., *Vocabulaire juridique*, 12e éd., PUF, Paris, 2018, s. 11, lub jako „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm" przez Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 Zobacz pkt 28 niniejszej opinii.

48 Zobacz między innymi wyroki: U.S. District Court of Puerto Rico (federalnego sądu okręgu Porto Rico, USA) z dnia 17 czerwca 1988 r., Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), dostępny pod następującym adresem internetowym: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/]; U.S. District Court of California (federalnego sądu okręgu Kalifornia, Stany Zjednoczone), z dnia 15 maja 2007 r., Wipranik v. Air Canada i in. (2007 WL 2441066, dostępny pod następującym adresem internetowym: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 W tym kontekście strona pozwana w postępowaniu głównym przytacza wyrok Oberster Gerichtshof (sądu najwyższego) z dnia 2 lipca 2015 r. (2 Ob 58/15s, dostępny pod następującym adresem internetowym: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Zobacz rozważania tego sądu przedstawione w przypisach 23 i 33 do niniejszej opinii.

51 Zobacz w szczególności wyrok U.S. District Court of New York (federalnego sądu okręgu Nowy Jork, Stany Zjednoczone), z dnia 10 stycznia 2017 r., Lee v. Air Canada [228 F. Supp. 3d 302 (2017), dostępny pod następującym adresem internetowym: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], a także orzecznictwo przytoczone przez J. Naveau, M. Godfroid i P. Frühling, *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bruxelles, 2e éd., 2006, pkt 214.

52 Zobacz wyrok ww. w przypisie 43, a także orzecznictwo przytoczone przez G.N. Tompkins, *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Niderlandy, 2010, pkt 8.5.5 i 8.9.1–8.9.17 oraz przez I.H. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Niderlandy, 2012, s. 153–160.

53 B. Mercadal, op.cit., uwaga 42, pkt 117–124, oraz F. Letacq, op.cit., uwaga 42, pkt 57, wyjaśniają, że ryzyko typowe dla lotnictwa i eksploatacji statków powietrznych było wcześniej wymagane we Francji w odniesieniu do czynności wsiadania i wysiadania w rozumieniu wspomnianego art. 17, lecz odstąpiono od tego kryterium, podobnie jak w krajach anglosaskich.

54 Zobacz pkt 38 niniejszej opinii.

3. W przedmiocie wykładni celowościowej

48. Podobnie jak sąd odsyłający i rząd francuski [55] uważam, że nie jest zgodne z celami konwencji montrealskiej, a w szczególności z celem jej art. 17 ust. 1, nałożenie na osobę domagającą się naprawienia szkody fizycznej na podstawie tego postanowienia obowiązku wykazania wystąpienia „ryzyka typowego dla przewozów lotniczych" lub prawdopodobnego związku przyczynowego z tymi przewozami, które to warunki należy zbadać, odpowiednio, według strony pozwanej w postępowaniu głównym oraz według rządu polskiego, aby dane wydarzenie mogło zostać uznane za „wypadek" w rozumieniu omawianego postanowienia.

49. Przede wszystkim pragnę zauważyć, że konwencja montrealska ma na celu dokonanie *ujednolicenia* przepisów mających zastosowanie w dziedzinach objętych jej zakresem stosowania, a konkretnie w dziedzinie odpowiedzialności przewoźników lotniczych. W akapicie piątym preambuły do tej konwencji wskazano, że państwa-strony tej konwencji miały na celu „dalszą harmonizację i kodyfikację niektórych zasad regulujących międzynarodowy przewóz lotniczy", a zatem wzmocnienie jednolitego systemu ustanowionego uprzednio przez konwencję warszawską [56]. Ponadto art. 29 konwencji montrealskiej stanowi, że powództwa o odszkodowanie, w tym powództwa oparte na art. 17 ust. 1 tej konwencji, mogą być wytaczane wyłącznie na warunkach i w granicach odpowiedzialności przewidzianych w tej konwencji, co wyklucza zastosowanie krajowych przepisów regulujących odpowiedzialność przewoźników lotniczych wchodzącą w zakres stosowania tej konwencji [57].

50. W związku z tym uważam, że nie należy dokonywać wykładni pojęcia „wypadku" w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej w sposób, który prowadziłaby do tego, że powództwa oparte na tym postanowieniu podlegałyby restrykcyjnym warunkom, które nie zostały zamierzone przez autorów wspomnianej konwencji, nawet w sposób dorozumiany, takim jak wymóg „ryzyka typowego dla przewozów lotniczych" lub związek przyczynowy z tymi przewozami. Moim zdaniem takie podejście znajduje potwierdzenie we wskazówkach zawartych w preambule do rozporządzenia nr 889/2002, a w szczególności w jego motywie 7, który sugeruje, że postanowienia konwencji montrealskiej mające cel ochronny należy interpretować zgodnie z podejściem korzystnym dla pasażerów i osób znajdujących się na ich utrzymaniu [58].

51. W tym względzie pragnę przypomnieć, że Trybunał wielokrotnie wskazywał, iż z preambuły do konwencji montrealskiej [59] wynika, że państwa będące jej stronami zmierzały *w istocie* do „zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i […] sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody", a także „osiągnięcia sprawiedliwej równowagi [wchodzących w grę] interesów". Dlatego też wspomniane państwa przyjęły rygorystyczny system odpowiedzialności przewoźników lotniczych [60], zapewniając jednocześnie utrzymanie równowagi między interesami przewoźników lotniczych a interesami pasażerów [61].

55 Zobacz także podobnie autorzy op.cit., uwaga 25.

56 W przedmiocie wzmocnienia ochrony pasażerów zob. pkt 59 niniejszej opinii.

57 W owym art. 29 przewidziano wyjątek od zasady wyłączności systemu ustanowionego przez wspomnianą konwencję, odsyłając do przepisów prawa krajowego mających zastosowanie do sporu w odniesieniu do tego „kim są osoby mające prawo wniesienia pozwu i jakie są ich odpowiednie uprawnienia".

58 Zobacz fragmenty tej preambuły przytoczone w pkt 9 niniejszej opinii.

59 Dokładniej rzecz ujmując – z akapitów trzeciego i piątego wspomnianej preambuły.

60 Odniosę się do treści tego systemu w pkt 56 i nast. niniejszej opinii.

61 Zobacz wyroki: z dnia 6 maja 2010 r., Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, pkt 30 i nast.; z dnia 22 listopada 2012 r., Espada Sánchez i in., C-410/11, EU:C:2012:747, pkt 29, 30; z dnia 17 lutego 2016 r., Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, pkt 38, 48; a także z dnia 12 kwietnia 2018 r., Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, pkt 34, 43.

52. Tymczasem przyjęcie, że zdarzenie wywołujące szkodę objęte zakresem art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej winno wykazywać szczególne cechy właściwe dla przewozów lotniczych, prowadziłoby do ograniczenia, a nawet pozbawienia praw pasażera ze względu na skutki, jakie miałoby to kryterium nie tylko w odniesieniu do ciężaru dowodu, lecz również w odniesieniu do skuteczności (effet utile) wspomnianego postanowienia.

53. Z jednej strony bowiem ponieważ osoba poszkodowana nie ma dostępu do wszystkich danych technicznych dotyczących żeglugi statku powietrznego lub jego eksploatacji, którymi dysponuje jedynie przewoźnik lotniczy, byłoby dla niej nadmiernie utrudnione wykazanie istnienia ryzyka typowego dla przewozów lotniczych czy nawet związku przyczynowego z tymi przewozami w celu domagania się odszkodowania na podstawie wspomnianego art. 17 ust. 1.

54. Z drugiej strony przewidziana w tym postanowieniu zasada zostałaby przez takie wymogi w znacznym stopniu pozbawiona treści, ponieważ liczne zdarzenia wywołujące szkodę zostałyby wyłączone z zakresu pojęcia „wypadku" w rozumieniu tego postanowienia ze względu na to, że mogą one w podobny sposób wystąpić w okolicznościach innych niż okoliczności przewozów lotniczych, czyli w życiu codziennym. Wyłączenie to pociągałoby za sobą znaczne ograniczenie przypadków, w których przewoźnik lotniczy może zostać pociągnięty do odpowiedzialności na podstawie wspomnianego postanowienia, ograniczając je do najpoważniejszych zdarzeń transportu lotniczego, takich jak silne turbulencje lub rozbicie statku powietrznego.

55. Powyższe rozważania, dotyczące brzmienia art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej oraz jego celów, znajdują potwierdzenie w analizie kontekstu, w jaki wpisuje się to postanowienie.

4. W przedmiocie wykładni systemowej

56. W celu dokonania wnioskowanej wykładni art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, a w szczególności zawartego w nim pojęcia „wypadku", należy moim zdaniem – jak wskazują postanowienie odsyłające i wszystkie uwagi przedłożone Trybunałowi – wziąć pod uwagę *system odpowiedzialności* przewoźników lotniczych wynikający z tego postanowienia w związku z innymi postanowieniami wspomnianej konwencji.

57. Zgodnie z art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność z mocy samego prawa z tego tylko powodu, że wypadek miał miejsce na pokładzie statku powietrznego czy też podczas wsiadania lub wysiadania [62]. Ponadto art. 21 tej konwencji przewiduje w ust. 1, że w przypadku gdy szkoda nie przekracza określonego progu odszkodowania [63], jak w niniejszym przypadku [64], przewoźnik nie może uniknąć takiej obiektywnej odpowiedzialności, a w ust. 2 – że powyżej tego progu może uwolnić się od odpowiedzialności za domniemaną winę, jeżeli wykaże, że powstania szkody nie można przypisać jemu, jego pracownikom lub agentom, albo można je przypisać wyłącznie osobie trzeciej. Wreszcie, zgodnie z art. 20 wspomnianej konwencji, w obydwu przypadkach, o których mowa w art. 21, przewoźnik ma możliwość ograniczenia czy wręcz wyłączenia swojej odpowiedzialności, jeżeli udowodni istnienie winy osoby poszkodowanej, która to wina została wykluczona w postępowaniu głównym [65].

62 W przedmiocie użytego w tym postanowieniu wyrażenia „jedynie pod warunkiem" zob. pkt 39 niniejszej opinii.

63 Mianowicie 100 000 specjalnych praw ciągnienia (SDR) na pasażera, kwoty podniesionej do 113 100 SDR od dnia 30 grudnia 2009 r. (w przedmiocie tego systemu podwójnego poziomu i wprowadzonej zmiany odpowiedniego progu zob. przewodnik dostępny pod następującym adresem internetowym: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Pragnę uściślić, że art. 23 wspomnianej konwencji przewiduje, iż w przypadku postępowania sądowego przeliczenia na walutę państwa, które tak jak Republika Austrii jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego (IMF), należy dokonać zgodnie z wartością SDR obliczoną w dniu wydania wyroku zgodnie z metodą stosowaną codziennie przez IMF na jego stronie internetowej (zob. https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Biorąc pod uwagę kwotę roszczenia odszkodowawczego (zob. pkt 15 niniejszej opinii).

65 Zobacz pkt 23 niniejszej opinii.

58. Z całości tych postanowień wynika, że autorzy konwencji montrealskiej przewidzieli system odpowiedzialności korzystny dla poszkodowanego pasażera, jako że ten ostatni jest zobowiązany przedstawić nie dowód winy przewoźnika lotniczego, jego pracowników lub agentów, lecz jedynie dowód na swoją własną szkodę, a także na istnienie związku przyczynowego między nią a zdarzeniem wywołującym szkodę, które można zaklasyfikować jako „wypadek". Nie ma w żaden sposób mowy we wskazanych postanowieniach o konieczności wykazania przez pasażera, że urzeczywistniło się ryzyko typowe dla przewozów lotniczych czy też że zdarzenie wywołujące szkodę jest bezpośrednio związane z tymi przewozami, jako wynikające z właściwości lub eksploatacji statku powietrznego. Dopiero na późniejszym etapie, po uznaniu za „wypadek" w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, przewoźnik lotniczy może ewentualnie, tytułem środka obrony, dążyć do złagodzenia swojej odpowiedzialności, a nawet całkowitego zwolnienia się z niej, poprzez przedstawienie wystarczających pod względem prawnym dowodów wymaganych w szczególności w art. 20 tego aktu.

59. Co więcej, spojrzenie na system odpowiedzialności wynikający obecnie z konwencji montrealskiej w razie wypadku powodującego śmierć lub uszkodzenie ciała w porównaniu do systemu, który przewidziano w konwencji warszawskiej, w szczególny sposób wskazuje na zamiar wzmocnienia ochrony pasażerów, przyświecający przyjęciu tego późniejszego aktu [66]. W ramach konwencji warszawskiej w takich przypadkach istniała bowiem po prostu odpowiedzialność za domniemaną winę przewoźnika lotniczego [67], która obecnie jest uregulowana w sposób bardziej rygorystyczny na mocy konwencji montrealskiej. Ponadto konwencja warszawska przewidywała ograniczenie wysokości kwoty odszkodowania, która może być należna od przewoźników lotniczych [68], które to ograniczenie nie występuje w konwencji montrealskiej. Ten zamiar zaostrzania systemu mającego zastosowanie do odpowiedzialności przewoźników lotniczych w celu lepszego naprawiania szkód fizycznych (śmierć lub uszkodzenie ciała) pasażerów został także przywołany w szczególności w preambule do rozporządzenia nr 889/2002 [69].

60. Uwzględnienie tych zmian potwierdza moją opinię, zgodnie z którą pojęcie „wypadku" użyte we wspomnianym art. 17 ust. 1, nie może być interpretowane w taki sposób, że wymaga ono istnienia ryzyka typowego dla przewozów lotniczych lub bezpośredniego związku z tymi przewozami, które to kryteria nie są zgodne ani z potocznym znaczeniem tego pojęcia, ani z celami konwencji montrealskiej, ani z treścią ustanowionego przez nią systemu odpowiedzialności. Tak więc okoliczności takie jak okoliczności sporu w postępowaniu głównym mogą moim zdaniem zostać objęte zakresem wspomnianego pojęcia, tak jak sąd odsyłający wydaje się być skłonny orzec.

61. Podsumowując: uważam, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, iż „wypadek", który może być podstawą odpowiedzialności przewoźnika lotniczego zgodnie z tym postanowieniem, stanowi wszelkie zdarzenie, które spowodowało śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera, które nastąpiło na pokładzie statku powietrznego czy też w trakcie czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem, które ma charakter nagły lub niezwykły i ma źródło zewnętrzne względem danej osoby pasażera, i nie ma konieczności badania, czy wspomniane zdarzenie wynika z ryzyka typowego dla przewozów lotniczych lub jest bezpośrednio związane z tymi przewozami.

66 Zobacz podobnie ww. w przypisie 23 wyrok Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości), pkt 21.

67 Zobacz art. 17 konwencji warszawskiej w związku z art. 20 tej konwencji, który przewidywał, że domniemanie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego jest wzruszalne.

68 Zgodnie z art. 22 ust. 1 konwencji warszawskiej. W przedmiocie przeglądu przewidzianych w niej pierwotnie progów zob. C.I. Grigorieff, op.cit., uwaga 42, s. 653–656.

69 W motywach 7 i 10 tego rozporządzenia wskazano, że „[owo rozporządzenie] i konwencja montrealska wzmacniają ochronę pasażerów i osób znajdujących się na ich utrzymaniu" oraz że „[s]ystem nieograniczonej odpowiedzialności w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera jest właściwy w kontekście bezpiecznego i nowoczesnego systemu transportu lotniczego". Znaczną poprawę systemu odszkodowań dla pasażerów będących ofiarami wypadków lotniczych, w szczególności w odniesieniu do ciężaru dowodu, podkreślono również w oficjalnych sprawozdaniach opublikowanych we Francji i Szwajcarii, dostępnych odpowiednio pod następującymi adresami internetowymi: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf i https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

V. Wnioski

62. W świetle powyższych rozważań proponuję, aby na pytanie prejudycjalne przedstawione przez Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) Trybunał odpowiedział w następujący sposób:

Artykuł 17 ust. 1 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. i zatwierdzonej w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r., należy interpretować w ten sposób, że „wypadek", który może być podstawą odpowiedzialności przewoźnika lotniczego zgodnie z tym postanowieniem, stanowi wszelkie zdarzenie, które spowodowało śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera, które nastąpiło na pokładzie statku powietrznego czy też w trakcie czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem, które ma charakter nagły lub niezwykły i ma źródło zewnętrzne względem danej osoby pasażera, bez konieczności badania, czy wspomniane zdarzenie wynika z ryzyka typowego dla przewozów lotniczych lub jest bezpośrednio związane z tymi przewozami.