Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 2 czerwca 2022 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Konwencja montrealska – Artykuł 17 ust. 1 – Odpowiedzialność przewoźników lotniczych w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera – Pojęcie „wypadku", który spowodował śmierć lub uszkodzenia ciała – Uszkodzenie ciała doznane w trakcie wysiadania – Artykuł 20 – Zwolnienie przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności – Pojęcie „niedbalstwa lub innego bezprawnego działania lub zaniechania powodującego poniesioną przez poszkodowanego pasażera szkodę lub przyczyniające się do jej powstania" – Upadek pasażera, który nie skorzystał z poręczy mobilnych schodów pasażerskich

W sprawie C-589/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria) postanowieniem z dnia 15 września 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 10 listopada 2020 r., w postępowaniu:

JR

przeciwko

Austrian Airlines AG,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

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

rzecznik generalny: N. Emiliou,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu JR – F. Raffaseder, Rechtsanwalt,

– w imieniu Austrian Airlines AG – C. Krones, Rechtsanwalt,

* Język postępowania: niemiecki.

– w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, M. Hellmann oraz U. Kühne, w charakterze pełnomocników,

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

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 20 stycznia 2022 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 17 ust. 1 i art. 20 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38) (zwanej dalej „konwencją montrealską), która w Unii Europejskiej weszła w życie w dniu 28 czerwca 2004 r.

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między JR a Austrian Airlines AG, przewoźnikiem lotniczym, w przedmiocie wysuniętego przez JR żądania odszkodowania z uwagi na uszkodzenie ciała, jakiego miała ona doznać w trakcie wysiadania po zakończeniu lotu obsługiwanego przez tego przewoźnika.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

3 Akapity trzeci i piąty preambuły konwencji montrealskiej stanowią:

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

[…]

„[Z]biorowe działanie państw dla dalszej harmonizacji i kodyfikacji niektórych zasad regulujących międzynarodowy przewóz lotniczy, poprzez nową konwencję, jest najwłaściwszym środkiem do osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów”.

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

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera jedynie pod warunkiem, że wypadek, który spowodował śmierć lub uszkodzenie ciała, miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiejkolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem”.

5 Zgodnie z art. 20 wspomnianej konwencji, zatytułowanym „Uwolnienie od odpowiedzialności”:

„Jeśli 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 […]”.

Prawo Unii

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

„[unijni] przewoźnicy lotniczy mogą zostać zwolnieni z odpowiedzialności w przypadkach winy odnośnego pasażera”.

7 Artykuł 2 ust. 2 tego rozporządzenia stanowi:

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

8 Motywy 10 i 18 rozporządzenia nr 889/2002 głoszą:

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

[…]

(18) Państwa członkowskie są odpowiedzialne za wprowadzenie wszelkich dalszych przepisów, które nie zostały zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 2027/97, a są konieczne w celu wprowadzenia w życie postanowień konwencji montrealskiej”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

9 W dniu 30 maja 2019 r. JR wraz z mężem i dwuletnim synem podróżowała z Salonik (Grecja) do Wiednia-Schwechat (Austria) lotem wykonywanym przez Austrian Airlines.

10 Na lotnisku Wiedeń-Schwechat, podczas wysiadania z samolotu po schodach pasażerskich z poręczą po każdej stronie, mąż JR, który wychodził przed JR i trzymał w każdej ręce walizkę podręczną na kółkach, niemal upadł w dolnej trzeciej części tych schodów. W tym właśnie miejscu JR, która w prawej ręce trzymała torebkę, a na lewym ramieniu niosła swojego syna, upadła. W wyniku upadku JR doznała zwłaszcza złamania lewego przedramienia.

11 JR wytoczyła Austrian Airlines powództwo przed Bezirksgericht Schwechat (sądem rejonowym w Schwechacie, Austria), domagając się zapłaty odszkodowania w kwocie 4675 EUR wraz z odsetkami oraz kosztów postępowania. Twierdziła ona, że rzeczone schody nie spełniają ciążącego na Austrian Airlines zobowiązania umownego do zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa pasażerów, ponieważ spadła ona z tych schodów, pomimo zachowania szczególnej ostrożności przy schodzeniu z nich, po tym jak zobaczyła, że jej mąż omal nie upadł. Upadła jednak, ponieważ schody, które nie były zadaszone, stały się zbyt śliskie z powodu wilgotności spowodowanej warunkami atmosferycznymi w związku z mżawką. JR dodała, że stopień, na którym się poślizgnęła, był też pokryty olejem lub zatłuszczony.

12 Ze swej strony Austrian Airlines twierdziły, że powierzchnia stopni schodów posiadała otwory i rowki umożliwiające szybki odpływ wody, w związku z czym schody te nie były śliskie. Nie uchybiły one zatem swoim zobowiązaniom umownym do zapewnienia ochrony i zachowania staranności ani nie działały w sposób zawiniony lub niezgodny z prawem. Upadek JR był wynikiem jej własnego zachowania, z uwagi na to, iż nie skorzystała ona z żadnej poręczy, nawet po tym, jak zauważyła, że jej mąż omal nie upadł. W dodatku mimo zaleceń lekarza JR, naruszając swój obowiązek maksymalnego ograniczenia szkody, odmówiła natychmiastowego leczenia w znajdującym się w pobliżu lotniska szpitalu i poddała się leczeniu dopiero późnym wieczorem w dniu 30 maja 2019 r., co mogło spowodować nasilenie się obrażeń.

13 Wyrokiem z dnia 15 marca 2020 r. Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechacie) stwierdził, że cześć pasażerów rzeczonego samolotu skorzystała przed JR z tych samych schodów pasażerskich co ona i żaden z nich nie skarżył się na śliskie miejsce na schodach ani na upadek. W szczególności sąd zauważył, że schody były wykonane z metalu i nie były zadaszone, ponieważ lotnisko Wiedeń-Schwechat nie posiada schodów wyposażonych w dach, że stopnie były wystarczająco szerokie, aby dwie osoby mogły zejść obok siebie, że powierzchnia tych stopni, z blachy ryflowanej, sprawiała, że były one szczególnie antypoślizgowe, oraz że takie urządzenia są certyfikowane i kontrolowane przez Technischer Überwachungsverein (związek kontroli technicznej, Austria). Sąd ten stwierdził, że przedmiotowe schody nie miały żadnych wad ani uszkodzeń oraz że chociaż wspomniane stopnie były wilgotne, nie były one śliskie, pokryte olejem, zatłuszczone ani ogólnie zabrudzone, a jedynie na trzech ostatnich stopniach widoczne były punktowe zabrudzenia o nieznanej konsystencji. Stwierdził on, że nie jest możliwe ustalenie przyczyny upadku JR.

14 Ten sam sąd oddalił, na podstawie § 1295 ust. 1 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego), powództwo wniesione przez JR, orzekając w istocie, że Austrian Airlines nie naruszyły spoczywającego na nich dodatkowego zobowiązania umownego zapewnienia bezpieczeństwa swoim pasażerom oraz że JR nie podjęła żadnych środków ostrożności w celu zapobieżenia upadkowi.

15 Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria), do którego odwołała się JR od tego wyroku, z jednej strony powziął wątpliwości co do kwestii, czy upadek JR mieści się w pojęciu „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez Trybunał w wyroku z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Zdaniem tego sądu z tego wyroku wynika, że takie pojęcie obejmuje wszystkie sytuacje mające miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiejkolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem, 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. Tymczasem sytuacja

będąca przedmiotem postępowania głównego różni się od tej, która miała miejsce w sprawie będącej podstawą wydania wspomnianego wyroku, ponieważ upadek JR nie został spowodowany przez taki przedmiot.

16 Z drugiej strony rzeczony sąd uważa, że JR co najmniej przyczyniła się do swojego upadku, ponieważ nie trzymała się jednej z poręczy mobilnych schodów przeznaczonych dla wysiadających pasażerów, i to już po tym, jak zauważyła, że jej małżonek niemal upadł tuż przed nią. Sąd ten dąży zatem do ustalenia, czy, zgodnie z art. 20 konwencji montrealskiej, to przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody „nadaje drugorzędne znaczenie, jeśli nie wyłącza" odpowiedzialności Austrian Airlines na podstawie art. 17 ust. 1 tej konwencji.

17 W tych okolicznościach Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 17 ust. 1 [konwencji montrealskiej] należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „wypadku" w rozumieniu tego postanowienia obejmuje stan faktyczny, w którym pasażer przy wysiadaniu z samolotu – z nieustalonego powodu – spada z mobilnych schodów pasażerskich na ostatniej trzeciej części ich wysokości, doznając obrażeń, przy czym obrażeń tych nie spowodował przedmiot wykorzystywany na użytek serwisu pokładowego w rozumieniu wyroku [z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], a schody nie miały żadnej wady, w tym w szczególności nie były też śliskie?

2) Czy art. 20 [konwencji montrealskiej] należy interpretować w ten sposób, że ewentualna odpowiedzialność przewoźnika lotniczego jest wyłączona w całości, jeżeli występują okoliczności, o których mowa w [pytaniu pierwszym], a w chwili upadku pasażer nie trzymał się poręczy schodów?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

18 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że sytuacja, w której pasażer z nieustalonego powodu spada z mobilnych schodów przeznaczonych do wysiadania pasażerów z samolotu i doznaje obrażeń, wchodzi w zakres pojęcia „wypadku" w rozumieniu tego przepisu, nawet jeśli dany przewoźnik lotniczy nie uchybił w tym względzie swoim obowiązkom w zakresie zachowania należytej staranności i zapewnienia bezpieczeństwa.

19 Zgodnie z brzmieniem rzeczonego przepisu 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 jakiejkolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem.

20 Trybunał orzekł już, że pojęcie „wypadku", w jego zwykłym znaczeniu i w kontekście, w który się wpisuje, należy rozumieć jako nieprzewidziane nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę oraz że pojęcie to nie wymaga, aby szkoda powstała w wyniku materializacji ryzyka typowego dla przewozów lotniczych lub aby istniał związek między „wypadkiem" a eksploatacją bądź ruchem statku powietrznego (zob. podobnie wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 34, 35, 41).

21 Taka wykładnia art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej jest zgodna z celami tej konwencji, które – jak wynika z akapitów trzeciego i piątego preambuły tej konwencji – polegają na „zapewnieni[u] ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzeb[ie] sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody" poprzez system nieograniczonej odpowiedzialności przewoźników lotniczych, przy jednoczesnym zachowaniu „sprawiedliwej równowagi interesów" przewoźników lotniczych i pasażerów (zob. podobnie wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 36).

22 Tak więc gdy z nieustalonego powodu pasażer spada z mobilnych schodów przeznaczonych do wysiadania pasażerów z samolotu i doznaje obrażeń, upadek ten wchodzi w zakres pojęcia „wypadku" w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Okoliczność, że dany przewoźnik lotniczy nie uchybił w tym względzie swoim obowiązkom w zakresie zachowania należytej staranności i zapewnienia bezpieczeństwa, nie może podważać tej klasyfikacji.

23 Jak wskazał rzecznik generalny w pkt 40 swojej opinii, dla powstania odpowiedzialności przewoźnika na podstawie tego przepisu wystarczy, że wypadek powodujący śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiejkolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem. Odpowiedzialność ta nie może być zatem uzależniona od winy czy niedbalstwa po stronie rzeczonego przewoźnika.

24 Na pytanie pierwsze należy zatem odpowiedzieć, że art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że sytuacja, w której pasażer z nieustalonego powodu spada z mobilnych schodów przeznaczonych do wysiadania pasażerów z samolotu i doznaje obrażeń, wchodzi w zakres pojęcia „wypadku" w rozumieniu tego przepisu, nawet jeśli dany przewoźnik lotniczy nie uchybił w tym względzie swoim obowiązkom w zakresie zachowania należytej staranności i zapewnienia bezpieczeństwa.

W przedmiocie pytania drugiego

25 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 20 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że jeżeli wypadek, w wyniku którego pasażer doznał szkody, polega na tym, że pasażer spadł z nieustalonego powodu z mobilnych schodów przeznaczonych do wysiadania pasażerów z samolotu, okoliczność, że w chwili upadku pasażer nie trzymał się poręczy tych schodów, może stanowić dowód niedbalstwa lub innego bezprawnego działania lub zaniechania ze strony tego pasażera, które spowodowało lub przyczyniło się do powstania szkody poniesionej przez tego pasażera w rozumieniu tego przepisu i w tym zakresie zwalnia danego przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności w stosunku do tego pasażera.

26 Zgodnie z brzmieniem art. 20 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej jeśli przewoźnik lotniczy udowodni, że szkoda została spowodowana przez niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie osoby domagającej się odszkodowania lub osoby, od której on lub ona uzyskała swoje prawa, lub też że taka sytuacja przyczyniła się do powstania tej szkody, przewoźnik ten jest całkowicie lub częściowo uwolniony od odpowiedzialności wobec osoby występującej z roszczeniem w takim zakresie, w jakim takie niedbalstwo lub inne takie bezprawne działanie lub zaniechanie spowodowało szkodę lub przyczyniło się do niej.

27 Zasada, zgodnie z którą unijni przewoźnicy lotniczy mogą zostać zwolnieni z odpowiedzialności w przypadkach winy odnośnego pasażera, została również zawarta w motywie 9 rozporządzenia nr 2027/97.

28 Jak już orzekł Trybunał, przewidziana w art. 20 konwencji montrealskiej możliwość zwolnienia przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności lub ograniczenia jego obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerowi, który poniósł szkodę w wyniku „wypadku" w rozumieniu art. 17 ust. 1 tej konwencji, ma na celu zachowanie „sprawiedliwej równowagi interesów" przewoźników lotniczych i pasażerów, o której mowa w pkt 21 niniejszego wyroku (zob. podobnie wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 39).

29 Ponieważ konwencja montrealska i rozporządzenie nr 2027/97 nie zawierają szczegółowych przepisów dotyczących spoczywającego na przewoźniku lotniczym obowiązku przedstawienia dowodu niedbalstwa lub innego bezprawnego działania lub zaniechania ze strony osoby domagającej się odszkodowania lub osoby, od której uzyskała ona swoje prawa, do celów stosowania art. 20 zdanie pierwsze tej konwencji sąd odsyłający powinien, zgodnie z zasadą autonomii proceduralnej, do której odsyła zwłaszcza motyw 18 rozporządzenia nr 889/2002, stosować odpowiednie przepisy prawa krajowego, pod warunkiem jednak, że przepisy te są zgodne z zasadami równoważności i skuteczności, określonymi w utrwalonym orzecznictwie Trybunału (zob. podobnie wyrok z dnia 9 lipca 2020 r., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, pkt 38–40 i przytoczone tam orzecznictwo).

30 W tym kontekście do sądu odsyłającego należy ustalenie, czy dany przewoźnik lotniczy udowodnił niedbalstwo, inne bezprawne działanie lub zaniechanie ze strony danego pasażera, i w stosownym wypadku – dokonanie oceny, w jakim stopniu to niedbalstwo, działanie lub zaniechanie spowodowało szkodę poniesioną przez tego pasażera lub przyczyniło się do niej, a to w celu uwolnienia w tym zakresie tego przewoźnika od odpowiedzialności względem tego pasażera, przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności, w jakich wystąpiła ta szkoda.

31 W szczególności przywołana przez sąd odsyłający okoliczność, że dany pasażer nie trzymał się jednej z poręczy mobilnych schodów przeznaczonych do wysiadania pasażerów, z pewnością mogła spowodować zaistnienie obrażeń ciała, których doznał ten pasażer, lub przyczynić się do niego. Dokonując tej oceny, sąd odsyłający nie może jednak pominąć faktu, że pasażer podróżujący z małoletnim dzieckiem winien również zapewnić bezpieczeństwo temu dziecku, co może prowadzić do tego, że pasażer ów nie będzie trzymał się takiej poręczy lub zaprzestanie tego, aby podjąć niezbędne środki w celu zapobieżenia zagrożeniu bezpieczeństwa dziecka.

32 W odniesieniu do oceny, jako dowodu niedbalstwa lub innego bezprawnego działania lub zaniechania ze strony danego pasażera, do celów stosowania art. 20 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej, okoliczności, na którą powołał się również sąd odsyłający, że pasażer ów zauważył, iż tuż przed nim jego małżonek niemal spadł z tych samych schodów mobilnych, nie należy zapominać, że rzeczony pasażer twierdzi, iż zaobserwowanie takiego ryzyka upadku skłoniło go do zachowania szczególnej ostrożności przy schodzeniu z tych schodów. Do sądu tego należy jednak zweryfikowanie znaczenia takiego stwierdzenia w świetle obowiązujących przepisów prawa krajowego, zgodnie z orzecznictwem, o którym mowa w pkt 29 niniejszego wyroku.

33 Podobnie nie można wykluczyć, że okoliczność, iż poszkodowany pasażer nie skorzystał z pomocy lekarskiej bezpośrednio po nastąpieniu wypadku, przyczyniła się do pogłębienia doznanych przez niego obrażeń ciała. Jednakże, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 76 swojej opinii, należy w tym kontekście uwzględnić również stopień powagi, jaki wydawały się wykazywać te obrażenia bezpośrednio po wystąpieniu tego wypadku, oraz udzielone temu pasażerowi na miejscu przez personel medyczny informacje co do odroczenia opieki medycznej i dostępności takiej opieki w pobliżu.

34 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 20 zdanie pierwsze konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, że jeżeli wypadek, w wyniku którego pasażer doznał szkody, polega na tym, że pasażer ten spadł z nieustalonego powodu z mobilnych schodów przeznaczonych do wysiadania pasażerów z samolotu, dany przewoźnik lotniczy może zostać zwolniony z odpowiedzialności w stosunku do tego pasażera tylko w zakresie, w jakim – przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności, w jakich powstała ta szkoda – przewoźnik ten udowodni, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego i z zastrzeżeniem poszanowania zasad równoważności i skuteczności, że niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie ze strony tego pasażera spowodowało powstanie szkody poniesionej przez tego pasażera lub przyczyniło się do jej powstania w rozumieniu tego przepisu.

W przedmiocie kosztów

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

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

1) **Artykuł 17 ust. 1 Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r., należy interpretować w ten sposób, że sytuacja, w której pasażer z nieustalonego powodu spada z mobilnych schodów przeznaczonych do wysiadania pasażerów z samolotu i doznaje obrażeń, wchodzi w zakres pojęcia „wypadku” w rozumieniu tego przepisu, nawet jeśli dany przewoźnik lotniczy nie uchybił w tym względzie swoim obowiązkom w zakresie zachowania należytej staranności i zapewnienia bezpieczeństwa.**

2) **Artykuł 20 zdanie pierwsze Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., należy interpretować w ten sposób, że jeżeli wypadek, w wyniku którego pasażer doznał szkody, polega na tym, że pasażer ten spadł z nieustalonego powodu z mobilnych schodów przeznaczonych do wysiadania pasażerów z samolotu, dany przewoźnik lotniczy może zostać zwolniony z odpowiedzialności w stosunku do tego pasażera tylko w zakresie, w jakim – przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności, w jakich powstała ta szkoda – przewoźnik ten udowodni, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego i z zastrzeżeniem poszanowania zasad równoważności i skuteczności, że niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie ze strony tego pasażera spowodowało powstanie szkody poniesionej przez tego pasażera lub przyczyniło się do jej powstania w rozumieniu tego przepisu.**

Podpisy