

## Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-70/20-1

### Sprawa C-70/20

#### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

**Data wpływu:**

12 lutego 2020 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Oberster Gerichtshof (Austria)

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

30 stycznia 2020 r.

**Strona wnosząca skargę rewizyjną:**

YL

**Druga strona postępowania rewizyjnego:**

Altenrhein Luftfahrt GmbH

---

Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) [...] w sprawie powódki YL, [Austria], [...] przeciwko stronie pozwanej Altenrhein Luftfahrt GmbH, Flughafen Wien [Austria] [...], o zapłatę 68 858 EUR wraz z kosztami i o ustalenie (wartość przedmiotu sporu 5000 EUR), w postępowaniu dotyczącym skargi rewizyjnej wniesionej przez powódkę na wyrok Oberlandesgericht Wien (wyższego sądu krajowego w Wiedniu), działającego jako sąd apelacyjny, z dnia 29 kwietnia 2019 r. [...], w którym został utrzymany w mocy wyrok Handelsgericht Wien (sądu ds. handlowych w Wiedniu) z dnia 23 stycznia 2019 r. [...], [...] wydał

postanowienie

o następującej treści:

I. Trybunałowi Sprawiedliwości Unii zostaje przedłożone na podstawie art. 267 TFUE następujące pytanie prejudycjalne: **[Or. 2]**

Czy twarde lądowanie, jednakże mieszczące się jeszcze w zakresie normalnej eksploatacji samolotu, skutkujące uszkodzeniem ciała pasażera, stanowi wypadek w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r.?

II. [zawieszenie postępowania] [...]

Uzasadnienie:

1. Stan faktyczny:

W dniu 20 marca 2014 r. powódka podróżowała lotem z Wiednia do St. Gallen/Altenrhein (Szwajcaria), którego operatorem była strona pozwana. Podczas lądowania rejestrator parametrów lotu zarejestrował obciążenie pionowe 1,8 g. Takie lądowanie może być subiektywnie odczuwane jako twarde. Mając na względzie tolerancję pomiaru mieści się ono jednak z technicznego punktu widzenia (jeszcze) w zakresie normalnej eksploatacji samolotu, które zgodnie ze specyfikacją producenta samolotu sięga do 2 g. Nie można było stwierdzić błędów pilota. Ze względu na położenie w Alpach twardsze lądowanie na lotnisku w St. Gallen/Altenrhein jest pod względem techniki lotniczej bardziej bezpieczne niż lądowanie zbyt miękkie.

2. Argumenty i żądania stron: [Or. 3]

Powódka twierdzi, że podczas lądowania doznała wypadnięcia dysku, i żąda odszkodowania, powołując się na art. 17 konwencji montrealskiej (zwanej dalej „KM”). Jej zdaniem „twarde lądowanie” stanowi wypadek w rozumieniu art. 17 KM.

Strona pozwana podnosi, że lądowanie nastąpiło w zakresie normalnej eksploatacji samolotu. Jej zdaniem chodzi więc o typowe zdarzenie w trakcie lotu, a nie o wypadek w rozumieniu art. 17 KM.

3. Dotychczasowe postępowanie:

Sąd pierwszej instancji oddalił żądanie powódki. Zdaniem tego sądu odpowiedzialność przewidziana w art. 17 KM zakłada wypadek, który powinien zostać przyjęty tylko w przypadku „nadzwyczaj twardego lądowania”. Tak nie jest w niniejszym przypadku. Zdarzenia typowe dla przewozu lotniczego, do których należy również twarde lądowanie lub gwałtowne hamowanie, nie uzasadniają odpowiedzialności, ponieważ pasażer (jak się wydaje: typowy pasażer) zna takie zdarzenia i się z nimi liczy.

Sąd apelacyjny utrzymał w mocy to orzeczenie. Zdaniem tego sądu w drodze wyjątku twarde lądowanie może co prawda również stanowić wypadek w rozumieniu art. 17 KM. Zakłada to jednak, że limity obciążenia podwozia i części nośnych wyznaczone przez producenta są znacznie przekroczone. Lądowanie w zakresie normalnej eksploatacji – takie jak w niniejszej sprawie – wyklucza uznanie, że ma miejsce wypadek.

Oberster Gerichtshof ma orzec w przedmiocie skargi rewizyjnej wniesionej przez powódkę na powyższy wyrok. Nadal uważa ona, że miał miejsce wypadek, który uzasadnia odpowiedzialność strony pozwanej. Jeżeli stanowisko to jest słuszne, wówczas Oberster Gerichtshof musiałby uchylić orzeczenia sądów niższych instancji. Sąd pierwszej instancji musiałby w tym przypadku dokonać ustaleń [Or. 4] w kwestii, czy wypadnięcie dysku u powódki rzeczywiście zostało spowodowane lądowaniem. Ta kwestia nie była dotychczas badana, ponieważ sądy niższych instancji odrzuciły odpowiedzialność strony pozwanej tylko z tego względu, że wypadek nie miał miejsca.

#### 4. Podstawy prawne:

4.1. Odpowiedzialność strony pozwanej należy oceniać na podstawie Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencji montrealskiej, KM). Zastosowanie tej konwencji wynika z tego, że miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia w przypadku omawianego lotu były położone na obszarze różnych państw-stron (Austria, Szwajcaria), a więc ma miejsce przewóz międzynarodowy w rozumieniu art. 1 KM.

4.2. Konwencja montrealaska została podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. Stanowi ona (zatem) integralną część porządku prawnego Unii, w związku z czym Trybunał Sprawiedliwości jest powołany do orzekania w trybie prejudycjalnym w przedmiocie jej wykładni (wyrok Trybunału C-6/14, Wucher Helicopter GmbH).

4.3. Sporna jest wykładnia art. 17 ust. 1 KM:

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

Zgodnie z tym przepisem przewoźnik odpowiada do górnego pułapu odpowiedzialności zgodnie z art. 21 ust. 1 KM – który nie został osiągnięty w przypadku niniejszego powództwa – bez względu [Or. 5] na swoją winę, przy czym może on uwolnić się od odpowiedzialności, powołując się wyłącznie na zarzut przyczynienia się zgodnie z art. 20 KM. Artykuł 17 KM odpowiada zasadniczo art. 17 konwencji warszawskiej o ujednoczeniu zasad dotyczących

*międzynarodowego przewozu lotniczego*, w związku z czym orzecznictwo dotyczące tego ostatniego przepisu może być nadal powoływane do celów wykładni.

## 5. Uzasadnienie odesłania prejudycjalnego:

5.1. Przesłanką odpowiedzialności na podstawie art. 17 ust. 1 KM jest szkoda na osobie (śmierć lub uszkodzenie ciała) wywołana przez „wypadek”; wypadek musi być warunkiem *sine qua non* szkody. Decydujące jest zatem istnienie „wypadku”. Pojęcie to nie zostało zdefiniowane w konwencji. Powstaje pytanie, czy obejmuje ono „twarde” lądowanie, które następuje jednak (jeszcze) w „zakresie normalnej eksploatacji”. To ostatnie oznacza, że obciążenie podwozia i części nośnych nie przekracza limitów, których przekroczenie powoduje zgodnie ze specyfikacjami producenta konieczność przeprowadzenia badania technicznego samolotu. Sąd odsyłający rozumie w tym względzie jako „twarde” lądowanie, takie które – w przeciwieństwie do tego, co ma miejsce w przypadku „miękkiego” lądowania – nie jest w znacznym stopniu amortyzowane przez podwozie samolotu i jest wyraźnie odczuwalne dla pasażera.

5.2. W orzeczeniu C-532/18, GN, pkt 34, Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że w odniesieniu do pojęcia „wypadku” należy odwołać się do jego „zwykłego znaczenia”. W tym względzie chodzi o „nieprzewidziane nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę” („un évènement involontaire dommageable imprévu”). Sformułowanie to wydaje się wskazywać na to, że znaczenie ma przewidywalność zdarzenia przez [Or. 6] pasażera („imprévu”, „imprévisible”). Podobnie jak Trybunał Sprawiedliwości stwierdza amerykański Supreme Court. Pod pojęciem „wypadek” rozumie on „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger”, a więc zewnętrzne nieoczekiwane lub nietypowe zdarzenie lub wydarzenie (Air France v. Saks [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Przynajmniej w świetle brzmienia tego stwierdzenia („lub”) wystarczy, że zdarzenie było nieoczekiwane, i nie musi być również jeszcze dodatkowo nietypowe. W podobnym duchu są orzeczenia niemieckiego Bundesgerichtshof (federalnego sądu najwyższego), które opierają się (wyłącznie) na „nagłości” zdarzenia [...].

Te sformułowania można by rozumieć w ten sposób, że nie ma znaczenia obiektywna nieprzewidywalność lub nietypowość zdarzenia powodującego szkodę, lecz jedynie fakt, że zdarzenie to pojawiło się z zewnątrz, wystąpiło nagle i pasażer nie liczył się z tym zdarzeniem (zob. *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005] UKHL 72, pkt 14: „It is important to bear in mind that the ‘unintended and unexpected’ quality of the happening in question must mean ‘unintended and unexpected’ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured

passenger who must suffer the ‚accident‘ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.”).

W przypadku tej (szerokiej) wykładni wypadek nie zachodziłby zatem tylko wtedy, gdy szkoda byłaby spowodowana [Or. 7] normalną eksploatacją samolotu bez nagłego i zaskakującego zdarzenia dla pasażera. Jest tak w szczególności w przypadku, gdy zwykle ciśnienie kabinowe powoduje szkody (*Air France v. Saks*: utrata słuchu; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: tromboza). Natomiast lekkie lub średnie turbulencje – które jako takie nie są ani nietypowe, ani nieprzewidywalne – mogą również zostać zakwalifikowane jako wypadek w odniesieniu do szkód, które zostały przez nie spowodowane [...]. To samo musiałyby chyba odnosić się również do twardego lądowania, które – tak jak w niniejszej sprawie – mieści się (akurat jeszcze) w zakresie normalnej eksploatacji samolotu, lecz jednak następuje w sposób nagły oraz nieoczekiwany i (zgodnie z twierdzeniami powódki, które należy jeszcze zweryfikować) powoduje uszkodzenie ciała.

5.3. Natomiast francuskie orzecznictwo opiera się w szczególności na nieprzewidywalności zdarzenia (Cour de cassation [...]: „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*”). Nie musiałyby zatem chodzić tylko o zdarzenie zewnętrzne („*extérieur*”), nagłe („*soudain*”) i nieoczekiwane z punktu widzenia pasażera, lecz również nieprzewidywalne („*imprévisible*”), a więc obiektywnie nietypowe. Tym samym nie podlegałyby naprawieniu szkody powstałe w wyniku zdarzeń mieszczących się w zakresie normalnego i przewidywalnego funkcjonowania statku powietrznego (podobnie rzecznik generalny *H. Saugmandsgaard* w sprawie C-532/18, pkt 44, który jednakże interpretuje w tym duchu również orzecznictwo amerykańskie i niemieckie). [Or. 8]

Podobne stanowisko jest również prezentowane w doktrynie niemieckojęzycznej: zdarzenia typowe, związane z eksploatacją i akceptowane nie mogą uzasadniać odpowiedzialności [...]. Twarde lądowanie powinno zostać zakwalifikowane jako wypadek tylko wtedy, gdy zostały znacznie przekroczone wyznaczone przez producenta limity obciążenia dla podwozia i części nośnych [...].

Podobnie orzekły District Court for the Southern District of New York [...] oraz Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie) [...], zdaniem których przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności w przypadku „rutynowego lądowania” (District Court) lub lądowania „jeszcze w normalnych granicach” (Landgericht).

5.4. Ostatnie wymienione stanowisko jest w sposób oczywisty oparte na ocenie, zgodnie z którą zdarzenia, które (jeszcze) wchodzą w zakres normalnej eksploatacji samolotu, zazwyczaj nie powodują uszkodzenia ciała, i to również wtedy, gdy występują nagle i nieoczekiwanie. Dotyczy to w szczególności „twardych” lądowań (zob. *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [...]: „... airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt

the airplane, it would not have been capable of harming occupants”). Jeżeli jednak mimo to dochodzi do uszkodzenia, to z reguły będzie występować szczególna predyspozycja pasażera, która uzupełnia zdarzenie jako kolejna **[Or. 9]** przyczyna szkody. Ta predyspozycja nie wchodzi wówczas w sferę ryzyka przewoźnika lotniczego (podobnie w ogólności rzecznik generalny *H. Saugmandsgaard* w sprawie C-532/18, pkt 44).

6. Oberster Gerichtshof uważa, że zasadniczo należy dać pierwszeństwo temu stanowisku. Prowadzi ono wprawdzie do tego, iż limity wyznaczone przez producenta samolotu określają pośrednio wykładnię pojęcia „wypadek”, niemniej skutkuje jednak odpowiednią równowagą między interesami pasażera linii lotniczych i przewoźnika lotniczego, zapobiega powstaniu nieograniczonej odpowiedzialności (zob. wyrok C-532/18, pkt 37) i ponadto właśnie poprzez powiązanie z konkretnymi limitami ma zaletę prostoty samej w sobie. Niemniej jednak z powodów przedstawionych powyżej nie ma miejsca *acte clair*. W związku z tym Oberster Gerichtshof jako sąd ostatniej instancji jest zobowiązany do wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

II. [kwestie proceduralne] [...]

[podpisy] [...]