



Kontakty z Mediami i
Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 163/19
Luksemburg, 19 grudnia 2019 r.

Wyrok w sprawie C-532/18
Niki Luftfahrt

Przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane przewróceniem się kubka z gorącą kawą

Warunkiem uznania tego zdarzenia za wypadek nie jest zmaterializowanie się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych

W dzisiejszym wyroku Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił, że powstanie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za oparzenia spowodowane gorącą kawą, która z nieznanых przyczyn wylała się w trakcie lotu, nie jest uwarunkowane wystąpieniem ryzyka typowego dla przewozów lotniczych.

Rozpatrywana sprawa dotyczy roszczeń dziewczynki, która domaga się od austriackiego przewoźnika lotniczego, spółki Niki Luftfahrt GmbH (w likwidacji), zadośćuczynienia oraz odszkodowania za oparzenia, których doznała na pokładzie samolotu lecącego z Palmy de Mallorca (Hiszpania) do Wiednia (Austria). Oparzenia zostały spowodowane wylaniem się na nią gorącej kawy, która została podana jej ojcu w kubku postawionym na rozkładanym stoliku znajdującym się na oparciu przedniego fotela pasażera, który z nieznanых przyczyn przewrócił się. Przewoźnik lotniczy twierdzi, że nie ponosi odpowiedzialności za to zdarzenie, gdyż nie doszło do wypadku w rozumieniu Konwencji montrealskiej¹, regulującej odpowiedzialność przewoźników lotniczych z tytułu wypadków. Jego zdaniem warunkiem uznania danego zdarzenia za wypadek jest zmaterializowanie się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych, co nie miało miejsca w omawianej sprawie. Nie można było bowiem ustalić, czy kubek z kawą przewrócił się w związku z wadliwością rozkładanego stolika, na którym stał, czy też na skutek wibracji samolotu. Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) zwrócił się do Trybunału o wyjaśnienie pojęcia „wypadku” w rozumieniu Konwencji montrealskiej, która nie zawiera jego definicji.

Trybunał stanął na stanowisku, że w zwykłym znaczeniu pojęcie „wypadku” należy rozumieć jako nieprzewidziane nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę. Trybunał stwierdził ponadto, że celem Konwencji montrealskiej było wprowadzenie systemu nieograniczonej odpowiedzialności przewoźników lotniczych, przy jednoczesnym zachowaniu „sprawiedliwej równowagi interesów”.

Zdaniem Trybunału zarówno zwykłe znaczenie słowa „wypadek”, jak i cele Konwencji montrealskiej stoją na przeszkodzie uzależnieniu odpowiedzialności przewoźników lotniczych od wymogu, by szkoda powstała w wyniku zmaterializowania się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych lub aby istniał związek między „wypadkiem” a eksploatacją bądź ruchem statku powietrznego. Trybunał przypomniał, że Konwencja montrealaska daje przewoźnikom lotniczym możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności bądź jej ograniczenia. Przewoźnik lotniczy może bowiem uwolnić się od odpowiedzialności bądź ją ograniczyć, jeżeli udowodni, że pasażer sam spowodował szkodę lub przyczynił się do jej powstania. Dodatkowo przewoźnik lotniczy może ograniczyć swoją odpowiedzialność do 100 000 specjalnych praw ciągnięcia², jeżeli wykaze, że

¹ Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., 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), która w Unii Europejskiej weszła w życie w dniu 28 czerwca 2004 r. Postanowienia tej konwencji stanowią integralną część porządku prawnego Unii.

² Zgodnie z definicją Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW). MFW podaje, że na początku grudnia 2019 r. specjalne prawo ciągnięcia było równe około 1,24 EUR.

szkoda nie była wynikiem jego uchybienia lub została spowodowana wyłącznie uchybieniem strony trzeciej.

W świetle powyższych uwag Trybunał odpowiedział na pytanie Oberster Gerichtshof w ten sposób, że rozpatrywane pojęcie „wypadku” obejmuje wszystkie sytuacje mające miejsce na pokładzie statku powietrznego, w których przedmiot wykorzystywany na użytek serwisu pokładowego spowodował uszkodzenie ciała pasażera, bez konieczności ustalenia, czy owe sytuacje są wynikiem ryzyka typowego dla przewozów lotniczych.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106