

**Sprawa C-589/20****Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

10 listopada 2020 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Landesgericht Korneuburg (Austria)

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

15 września 2020 r.

**Strona powodowa i strona wnosząca odwołanie:**

JR

**Strona pozwana i druga strona postępowania odwoławczego:**

Austrian Airlines AG

## REPUBLIKA AUSTRII

**Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria)**  
[...]

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) jako sąd odwoławczy wydał na posiedzeniu niejawnym [...] w sprawie z powództwa strony powodowej JR [...] przeciwko stronie pozwanej **Austrian Airlines AG**, [...] Wien-Flughafen, [...] w przedmiocie 4675 EUR wraz z odsetkami w związku z wniesieniem przez stronę powodową odwołania od wyroku Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat, Austria) z dnia 15 marca 2020 r. [...] następujące

**p o s t a n o w i e n i e :**

I. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się zgodnie z art. 267 TFUE następujące **pytania prejudycjalne**:

[1.] Czy art. 17 ust. 1 Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w dniu 28 maja 1999 r. w Montrealu, 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 **pojęcie [Or. 2] „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 Trybunału z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie C-532/18, a schody nie miały żadnej wady, w tym w szczególności nie były też śliskie?**

2. Czy art. 20 Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w dniu 28 maja 1999 r. w Montrealu, 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 **ewentualna odpowiedzialność przewoźnika lotniczego jest wyłączona w całości, jeżeli występują okoliczności, o których mowa w pkt 1, a w chwili upadku pasażer nie trzymał się poręczy schodów?**

II. [...] [zawieszenie postępowania]

### U z a s a d n i e

Strona powodowa zawarła ze stroną pozwaną umowę przewozu lotniczego. Leciała w dniu 30 maja 2019 r. wspólnie z mężem AK i dwuletnim synem [...] z Salonik do Wiednia. Lot wykonywała strona pozwana. [Or. 3]

Przy wychodzeniu z samolotu strona powodowa czekała z rodziną, przepuszczając najpierw pozostałych pasażerów. Należała do ostatnich pasażerów, którzy opuścili samolot. Aby umożliwić pasażerom wyjście z samolotu, zarówno z tyłu, jak i z przodu maszyny podstawiono mobilne schody pasażerskie. Strona powodowa i jej rodzina wyszły z samolotu po schodach podstawionych z przedniej strony samolotu. Przed nimi po schodach tych wyszło około 60 pasażerów. Z tych około 60 pasażerów nikt się nie poślizgnął, ani nie skarżył na śliskie miejsce na schodach.

Schody podstawione z przedniej części samolotu były z metalu i nie miały zadaszania. Stopnie wykonano z blachy ryflowanej i były one na tyle szerokie, że dwie osoby mogły jednocześnie schodzić po schodach obok siebie. Z każdej strony schodów znajdowała się poręcz. Schody były w nienagannym stanie i nie wykazywały żadnych braków czy uszkodzeń. Stopnie były wilgotne, ponieważ wcześniej padało, ale nie były śliskie. W chwili wysiadania nie padało. Stopnie nie były ani oleiste, ani zatłuszczone, ani w inny sposób zabrudzone na dużej powierzchni. Jedyne na trzech ostatnich stopniach znajdowały się pojedyncze, punktowe zabrudzenia o nieznannej konsystencji. Nie dało się stwierdzić ani tego, że do stopni przykleiła się guma do żucia, ani tego, że mniejsze zabrudzenia były śliskie. Ryflowana powierzchnia stopni gwarantuje szczególną antypoślizgowość.

W porcie lotniczym Wiedeń-Schwechat takie schody są stale wykorzystywane. Nie ma tam do dyspozycji schodów z zadaszeniem. Są to certyfikowane urządzenia, kontrolowane przez Technischer Überwachungs-Verein (związek kontroli technicznej, TÜV). [Or. 4]

Podczas wysiadania AK wychodził pierwszy, trzymając w każdej ręce walizkę na kółkach z bagażem podręcznym. Strona powodowa trzymała w prawej ręce torebkę, a na lewą rękę wzięła syna. AK prawie upadł w dolnej jednej trzeciej wysokości schodów, ale ostatecznie udało mu się tego uniknąć. Strona powodowa obserwowała to zdarzenie, jednak następnie sama upadła w tym samym miejscu, w którym nieomal upadłby jej mąż, uderzając lewym przedramieniem w krawędź schodów. Ani AK, ani strona powodowa nie korzystali z poręczy. Upadając, strona powodowa odniosła obrażenia w postaci złamania lewego przedramienia i krwiaka na pośladku. Nie dało się ustalić, dlaczego upadła.

**Strona powodowa** domaga się zapłaty kwoty 4675 EUR wraz z odsetkami w wysokości 4% od dnia 10 sierpnia 2019 r., podnosząc w ramach uzasadnienia co do zasady, że schody były na tyle śliskie, iż już wcześniej poślizgnął się na nich jej mąż, osuwając się kilka stopni, ale nie odnosząc obrażeń. Strona powodowa widziała to zdarzenie i z tego względu wzięła swojego dwuletniego syna na rękę, żeby się nie poślizgnął. W konsekwencji schodziła po stopniach bardzo ostrożnie. Mimo to poślizgnęła się na tej samej wysokości czy też na tym samym stopniu, gdzie już wcześniej poślizgnął się także jej mąż. Podstawione przez stronę pozwaną schody nie czyniły więc w żadnym wypadku zadość wymaganemu zobowiązaniu umownemu strony pozwanej w zakresie ochrony pasażerów i zapewnienia niezbędnego bezpieczeństwa, ponieważ pomimo zachowania szczególnej ostrożności doszło do poślizgnięcia stanowiącego przedmiot niniejszego postępowania. Mimo wilgotności spowodowanej warunkami atmosferycznymi w związku z mżawką strona pozwana podstawiła schody bez zadaszenia, które już z uwagi na samą [Or. 5] wilgoć wiązały się z podwyższonym ryzykiem poślizgnięcia. Ponadto stopień, na którym strona powodowa się poślizgnęła, był też oleisty/zatłuszczony. W przypadku zawarcia umowy przewozu na operatorze środka transportu ciąży dodatkowe zobowiązanie umowne do zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i nienarażania ich zdrowia. W świetle utrwałonego orzecznictwa omawiane obowiązki w zakresie zapewnienia ochrony i dochowania należytej staranności dotyczą również utrzymania wejść do środków transportu i wyjść ze środków transportu w stanie, który pozwala na bezpieczne korzystanie z nich przez pasażerów. Strona pozwana nie uczyniła zadość tym zobowiązaniom. Zgodnie z powszechnym standardem w przypadku wychodzenia z samolotu poza budynek należy podstawić schody z zadaszeniem, a w każdym razie nie mogą być one lepkie/śliskie. Strona pozwana ponosi zatem odpowiedzialność za powstałą szkodę na wszelkiej możliwej podstawie prawnej, a zgodnie z § 1298 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego, Austria; zwanego dalej „ABGB”) musi wykazać brak zawinienia, na który się powołuje. Strona powodowa domaga się odpowiedniego zadośćuczynienia w wysokości 3500 EUR, zwrotu kosztów zatrudnienia pomocy

domowej w łącznym wymiarze 75 godzin po stawce 15 EUR za godzinę, a więc 1125 EUR, oraz 50 EUR tytułem kosztów.

**Strona pozwana** kwestionuje powództwo, wnosi o jego oddalenie i argumentuje w skrócie, że stopnie schodów mają otwory lub żłobienia, przez co ewentualna woda może szybko spływać, a suchość stopni może być zagwarantowana niemal natychmiast. Korzystanie z tego rodzaju schodów zmniejsza ryzyko poślizgnięcia. Schody i stopnie były w nienagannym **[Or. 6]** stanie technicznym i nie były też śliskie. Strony pozwanej nie można obciążyć ani naruszeniem zobowiązań umownych w zakresie zapewnienia ochrony i dochowania należytej staranności, ani odpowiedzialnością deliktową. Nie działała ona też – podobnie jak port lotniczy Wiedeń – w sposób zawiniony lub niezgodny z prawem. Od strony powodowej można było w każdym razie oczekiwać, że skorzysta z poręczy schodów, w szczególności jeżeli zdawała już sobie sprawę, iż nieomal upadł jej mąż. Nie można wykluczyć, że do upadku mogło dojść również właśnie dlatego, że na rękę lub za rękę trzymała syna. Strona pozwana nie naruszyła też żadnych dodatkowych zobowiązań umownych. Strona powodowa mogła skorzystać ze schodów w bezpieczny sposób. Mimo polecenia i rady lekarza zrezygnowała z niezwłocznego dalszego leczenia w pobliskim szpitalu. Zamiast tego pojechała z powrotem do Linzu, gdzie, jak się wydaje, poddała się leczeniu dopiero późnym wieczorem w dniu 30 maja 2019 r. Nie można wykluczyć, że wskutek opóźnionego leczenia obrażenia strony powodowej nasiliły się lub dopiero powstały w tak intensywnej postaci, jaką podnosi. Strona powodowa naruszyła w związku z tym spoczywający na niej obowiązek maksymalnego ograniczenia szkody.

Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechat) rozstrzygający sprawę w pierwszej instancji oddalił powództwo w całości zaskarżonym **wyrokiem**. Opierając się na ustaleniach faktycznych przytoczonych na wstępie, doszedł pod względem prawnym do wniosku, że w myśl § 1295 ust. 1 ABGB niezgodność z prawem może wynikać z naruszenia zobowiązania w ramach odpowiedzialności kontraktowej lub deliktowej. Przy określaniu zobowiązań umownych należy wziąć pod uwagę **[Or. 7]** konkretne porozumienie. Niezgodne z prawem jest zarówno naruszenie zobowiązań w zakresie świadczenia głównego, jak i świadczeń dodatkowych (takich jak ochrona, należyta staranność, udzielenie informacji). W przypadku zawarcia umowy przewozu lotniczego powstaje ciężące na podmiocie prowadzącym przedsiębiorstwo będące przewoźnikiem lotniczym zobowiązanie umowne do zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów. To dodatkowe zobowiązanie umowne obejmuje również zapewnienie bezpiecznego wsiadania do samolotu i wsiadania z niego. Obowiązków w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa nie można jednak w świetle utrwalonego orzecznictwa nadmiernie rozszerzać na tyle, by zmierzały one w praktyce do nieprzewidzianej w ustawie odpowiedzialności niezależnej od winy. Podmiot zobowiązany do zapewnienia bezpieczeństwa ma zatem podjąć jedynie takie środki, jakich można od niego w powszechnej opinii oczekiwać. Korzystanie ze szczególnie antypoślizgowych powierzchni stanowi w każdym razie wystarczające zadbanie o to, by uczestnicy ruchu nie doznawali obrażeń. Nie można żądać zapewnienia

schodów z zadaszeniem. Strona pozwana nie naruszyła zatem obowiązku w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa. Abstrahując od powyższego, od każdego pieszego oczekuje się, że będzie patrzył pod nogi. Po tym jak strona powodowa jeszcze przed własnym upadkiem widziała, jak w tym miejscu nieomal upadłby jej mąż, nie podjęła najwyraźniej żadnych środków zaradczych, aby zapobiec własnemu upadkowi. Można by od niej oczekiwać, że zatrzyma się i skorzysta z poręczy. Mogłaby też skorzystać z pomocy męża. Zaniechanie użycia poręczy, mimo że można już było dostrzec niebezpieczeństwo, należy uznać za przyczynienie się w przeważającym stopniu do powstania szkody. **[Or. 8]**

Strona powodowa wniosła **odwołanie** od tego wyroku do sądu odsyłającego, żądając zmiany zaskarżonego wyroku w ten sposób, aby w całości uwzględnić powództwo. Strona wnosząca odwołanie argumentuje co do zasady, że odpowiedzialność strony pozwanej wynika już tego, że nie użyła schodów z zadaszeniem. Nie przedstawiła dowodu odciążającego, mimo że to na niej spoczywał ciężar dowodowy w tym zakresie. Strona powodowa nie musiała też liczyć się z tym, że schody są na tyle śliskie, iż spadnie z nich mimo zachowania szczególnej ostrożności przy schodzeniu. Nie ma więc też zatem podstaw, aby przyjąć przyczynienie się do powstania szkody.

**W odpowiedzi na odwołanie** strona pozwana podnosi z kolei zasadniczo, że nie można żądać od niej zapewnienia schodów z zadaszeniem. Korzystając ze schodów bez zadaszenia nie naruszyła obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa. Obowiązków w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa nie można przesadnie rozszerzać, lecz należy je ograniczyć do zakresu, którego można rozsądnie oczekiwać.

Sąd odsyłający jako **sąd odwoławczy** ma wydać rozstrzygnięcie w przedmiocie roszczeń strony powodowej w drugiej i ostatniej instancji.

[aspekty prawa procesowego] [...] **[Or. 9]** [...]

[...]

W odniesieniu do **pytań prejudycjalnych** należy najpierw zwrócić uwagę, że zarówno sąd pierwszej instancji, jak i strony przeoczyły w niniejszym przypadku, iż odpowiedzialność strony pozwanej należy oceniać w świetle Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencji montrealskiej). Zastosowanie tej konwencji wynika z faktu, że miejsce wyruszenia i miejsce **[Or. 10]** przeznaczenia lotu były położone w różnych państwach-stronach (Grecji, Austrii), w związku z czym spełnione są przesłanki „przewozu międzynarodowego” w rozumieniu art. 1 konwencji montrealskiej.

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 i Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w trybie

prejudycjalnym w przedmiocie jej wykładni (Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, C-6/14, pkt 33; [...]).

**W przedmiocie pytania pierwszego:**

W myśl art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej 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 wysiadaniem.

Zgodnie z tym przepisem przewoźnik odpowiada do górnej granicy odpowiedzialności określonej w art. 21 ust. 1 konwencji montrealskiej – której niniejsze powództwo nie przekracza – bez względu na winę, przy czym może bronić się przed odpowiedzialnością wyłącznie zarzutem przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody na podstawie art. 20 konwencji montrealskiej.

Przesłanką odpowiedzialności na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej jest szkoda osobowa spowodowana „wypadkiem” (śmierć lub uszkodzenie ciała); zdarzenie stanowiące wypadek musi być *conditio sine qua non* powstania szkody. W świetle brzmienia konwencji montrealskiej decydujące znaczenie ma zatem to, czy doszło do „wypadku”. Ani konwencja montrealaska, ani starsza konwencja warszawska nie zawierają definicji tego pojęcia. W świetle orzecznictwa opartego na konwencji warszawskiej [Or. 11] wypadek jest nagłym zdarzeniem wynikającym z działania zewnętrznego, w wyniku którego pasażer umiera lub doznaje obrażeń. Dana osoba ponosi szkodę, która jest dla niej samej nieoczekiwana [...].

W niniejszym przypadku strona powodowa doznała uszkodzenia ciała, ponieważ wychodząc z samolotu, z nieustalonej przyczyny, spadła z mobilnych schodów pasażerskich, które były w nienagannym stanie, w dolnej jednej trzeciej ich wysokości. Wątpliwości budzi to, czy można uznać, że zdarzenie to wchodzi w zakres pojęcia „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyjaśnia w wyroku z dnia 19 grudnia 2019 r., C-532/18, co następuje:

Ponieważ pojęcie „wypadku” nie zostało zdefiniowane w konwencji montrealskiej, należy odnieść się do zwykłego znaczenia, jakie należy przypisywać temu pojęciu w jego kontekście, w świetle przedmiotu i celu tej konwencji.

W jego zwykłym znaczeniu pojęcie „wypadku” należy rozumieć jako nieprzewidziane nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę.

Uzależnienie odpowiedzialności przewoźnika od spełnienia wymogu, aby szkoda powstała w wyniku materializacji ryzyka typowego dla przewozów lotniczych lub

aby istniał związek między „wypadkiem” a eksploatacją bądź ruchem statku powietrznego, nie odpowiada ani zwykłemu znaczeniu pojęcia „wypadku”, o którym mowa w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, ani celom tej konwencji. Ograniczenie obowiązku naprawienia szkody przez przewoźników lotniczych wyłącznie do wypadków typowych dla przewozów lotniczych **[Or. 12]** nie jest konieczne, aby uniknąć sytuacji, w której na przewoźnikach lotniczych ciążyłby zbyt daleko idący obowiązek naprawienia szkody. Przewoźnicy mogą bowiem uwolnić się od odpowiedzialności bądź ją ograniczyć (pkt 34, 35, 41, 42). Ogólnie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej doszedł zatem w tym wyroku do wniosku, że pojęcie „wypadku” w rozumieniu tego postanowienia (art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej) obejmuje wszystkie sytuacje mające miejsce na pokładzie statku powietrznego, w których przedmiot wykorzystywany na użytek serwisu pokładowego spowodował uszkodzenie ciała pasażera, bez konieczności ustalenia, czy owe sytuacje są wynikiem ryzyka typowego dla przewozów lotniczych.

W świetle przytoczonego na wstępie postanowienia art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej musi to dotyczyć zatem również sytuacji, do których – jak w niniejszym postępowaniu – doszło przy wsiadaniu do samolotu lub wysiadaniu z niego.

Niniejszy stan faktyczny różni się jednak od tego, który był przedmiotem wyroku w sprawie C-532/18, o tyle, że upadek, a tym samym obrażenia strony powodowej w niniejszej sprawie nie były spowodowane przez przedmiot wykorzystywany na użytek serwisu pokładowego, a poza tym nie było również podstaw do przypisania odpowiedzialności stronie pozwanej – w szczególności schody nie były w wadliwym stanie oraz nie miały miejsca ani niedochowanie należytej staranności, ani naruszenie obowiązków w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa.

#### **W przedmiocie pytania drugiego:**

Artykuł 20 konwencji montrealskiej stanowi, że przewoźnik jest całkowicie lub częściowo uwolniony od odpowiedzialności wobec pasażera, jeśli udowodni, że szkoda została spowodowana przez lub że przyczyniło się do niej niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie pasażera. **[Or. 13]**

W niniejszym przypadku to strona powodowa – mimo że widziała, jak „nieomal upadł” jej mąż – nie przytrzymała się istniejącej poręczy. Nie miała więc możliwości powstrzymania upadku. W związku z tym sama przynajmniej przyczyniła się w ten sposób do upadku. Biorąc pod uwagę, że schody były w nienagannym stanie – a więc nie wykazywały ani uszkodzeń, ani braków i nie były też śliskie – a obrażeń strony powodowej nie spowodował też przedmiot wykorzystywany na użytek serwisu pokładowego, w związku z czym (abstrahując od faktu, że do upadku doszło przy wysiadaniu z samolotu) nie było podstaw, aby przypisać odpowiedzialność stronie pozwanej, lub też podstawy te miały jedynie podrzędne znaczenie w świetle stopnia przyczynienia się strony powodowej do powstania szkody, nasuwa się ponadto pytanie, czy wskutek przyczynienia się

strony powodowej ewentualna odpowiedzialność strony pozwanej, której nie można zarzucić niedochowania należytej staranności ani naruszenia obowiązków w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, ma w świetle art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej tak drugorzędne znaczenie, że odpowiedzialność jest wyłączona.

Ponieważ kwestie te – o ile wiadomo sądowi odsyłającemu – nie zostały jeszcze ostatecznie wyjaśnione w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, należało skierować do niego wskazane pytania prejudycjalne.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY