



# Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO  
NICHOLASA EMILIOU  
przedstawiona w dniu 12 stycznia 2023 r.<sup>1</sup>

**Sprawa C-510/21**

**DB**

**przeciwko**

**Austrian Airlines AG**

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

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Konwencja montrealaska –  
Odpowiedzialność przewoźników lotniczych za śmierć lub uszkodzenie ciała pasażerów –  
Wyłączenie konwencji – Artykuł 29 – Zakres stosowania – Roszczenia wysuwane w związku  
z uszkodzeniem ciała doznany przez pasażerów w wyniku „wypadków” w rozumieniu art. 17  
ust. 1 – Roszczenie o naprawienie szkody oparte na krajowych zasadach odpowiedzialności  
cywilnej wysuwane w związku z obrażeniami wynikającymi jakoby z nieodpowiedniej pierwszej  
pomocy medycznej udzielonej przez personel pokładowy po wypadku – Wystarczający związek  
przyczynowy między obrażeniami a wypadkiem – Roszczenie podlegające wyłącznie art. 17  
ust. 1 – Roszczenie zablokowane przez konwencję

## I. Wprowadzenie

1. Konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego<sup>2</sup> (zwana dalej „konwencją montrealaską”) oraz będąca jej poprzedniczką konwencja warszawska<sup>3</sup> były na przestrzeni wielu lat swojego stosowania źródłem licznych kontrowersji w judykaturze. Wśród tych, które są przedmiotem najbardziej ożywionej debaty jest kwestia zakresu, w jakim owe konwencje, regulujące przede wszystkim odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera, stoją na przeszkodzie roszczeniom o naprawienie szkody opartym nie na ich postanowieniach, lecz na prawie wewnętrznym, lub – innymi słowy – „blokują” takie roszczenia.

2. Ta sporna kwestia ujawnia się ponownie w niniejszej sprawie, której przedmiotem jest powództwo o odszkodowanie wytoczone przez DB przeciwko spółce Austrian Airlines AG (zwanej dalej „Austrian Airlines”). DB domaga się w oparciu o austriackie zasady

<sup>1</sup> Język oryginału: angielski.

<sup>2</sup> Ta konwencja została zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. i podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. oraz zatwierdzona w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 5, s. 491).

<sup>3</sup> Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (zwana dalej „konwencją warszawską”).

odpowiedzialności cywilnej odszkodowania za szkodę, którą – jako pasażer lotu międzynarodowego obsługiwane przez tego przewoźnika – miał jakoby ponieść wskutek nieudzielenia mu przez personel pokładowy prawidłowej pierwszej pomocy medycznej po tym, jak podczas tego lotu został poparzony gorącą kawą ze spadającego dzbanka. Z uwagi na fakt, że nie wysunął on roszczenia na podstawie konwencji montrealskiej, a w każdym razie wytoczył powództwo dopiero po upływie przewidzianego w niej terminu zawitego, lecz jeszcze przed upływem dłuższego terminu określonego w prawie austriackim w odniesieniu do roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej, kluczowa wątpliwość, która legła u podstaw dwóch pytań skierowanych do Trybunału przez Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria), dotyczy tego, czy owa konwencja wywołuje skutek w postaci zablokowania tego roszczenia. W niniejszej opinii wyjaśnię, dlaczego w istocie tak właśnie jest.

## II. Ramy prawne

### A. Konwencja montrealaska

3. W motywie trzecim konwencji montrealskiej wskazano, że państwa-strony „[uznają] wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody”.

4. W myśl motywu piątego owej konwencji „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” stanowi 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 jakiegokolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem”.

6. Zgodnie z art. 29 tej konwencji, zatytułowanym „Podstawa roszczeń”, „[w] przewozie osób, bagażu i ładunku jakiegokolwiek 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. [...]”.

7. Artykuł 35 owej konwencji, zatytułowany „Przedawnienie roszczeń”, stanowi, w ust. 1, że „[p]rawo do odszkodowania wygasa, jeśli powództwo nie zostanie wytoczone w okresie dwóch lat, liczoną od daty przylotu do miejsca przeznaczenia [...]”.

## **B. Prawo Unii**

8. Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną<sup>4</sup> w brzmieniu nadanym rozporządzeniem (WE) nr 889/2002<sup>5</sup> (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2027/97”) stanowi, że „[o]dpowiedzialność przewoźnika lotniczego Wspólnoty w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność”.

## **III. Okoliczności faktyczne, postępowanie główne i pytania prejudycjalne**

9. W dniu 18 grudnia 2016 r. DB podróżował z Tel Awiwu (Izrael) do Wiednia (Austria) lotem obsługiwanym przez Austrian Airlines zgodnie z umową przewozu lotniczego zawartą z tą spółką.

10. Podczas lotu z wózka do podawania posiłków, który był manewrowany między rzędami siedzeń przez personel pokładowy, spadł dzbanek z kawą. Gorąca kawa, która się z niego wylała, poparzyła DB. Personel pokładowy udzielił następnie DB pewnej formy<sup>6</sup> pierwszej pomocy medycznej w związku z doznanymi obrażeniami.

11. W dniu 31 maja 2019 r. DB wytoczył, w oparciu o austriackie zasady odpowiedzialności cywilnej oraz z zachowaniem przewidzianego w nich trzyletniego terminu przedawnienia<sup>7</sup>, przeciwko Austrian Airlines powództwo przed Handelsgericht Wien (sądem gospodarczym w Wiedniu, Austria), w którym domagał się zapłaty odszkodowania w kwocie 10 196 EUR oraz ustalenia odpowiedzialności przewoźnika za wszystkie przyszłe szkody wynikające z tego zdarzenia. DB podniósł zasadniczo, że został ciężko poparzony oraz że, na gruncie prawa austriackiego, Austrian Airlines ponosi odpowiedzialność nie tylko za nieuwagę swoich pracowników, która doprowadziła do upadku dzbanka, lecz także za jakoby niewystarczającą i nieodpowiednią pierwszą pomoc medyczną, która została mu następnie udzielona w związku z doznanymi obrażeniami<sup>8</sup>.

12. Wyrokiem z dnia 17 czerwca 2020 r. Handelsgericht Wien (sąd gospodarczy w Wiedniu) oddalił powództwo w całości. Zasadniczo sąd ten uznał, że rozpatrywane roszczenie podlega wyłącznie konwencji warszawskiej i że zgodnie z tym aktem prawnym uległo przedawnieniu. Faktycznie zgodnie z art. 29 tej konwencji wszelkie roszczenia o naprawienie szkody wysuwane wobec przewoźnika lotniczego podlegają dwuletniemu terminowi zawitemu, a DB wytoczył powództwo po upływie tego terminu.

<sup>4</sup> Rozporządzenie Rady z dnia 9 października 1997 r. (Dz.U. 1997, L 285, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 3, s. 489).

<sup>5</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. 2002, L 140, s. 2 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 6, s. 246).

<sup>6</sup> To, czy podjęte czynności były wystarczające i odpowiednie, stanowi kwestię sporną między stronami w postępowaniu głównym (zob. przypis 8 do niniejszej opinii).

<sup>7</sup> Zobacz § 1489 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (austriackiego kodeksu cywilnego).

<sup>8</sup> DB utrzymuje, że członkowie personelu pokładowego nie schłodzili jego oparzeń zimną wodą, a jedynie wręczyli mu małą tubkę maści do nałożenia na te oparzenia. Ponadto w apteczce pierwszej pomocy nie znajdowała się wystarczająca ilość maści na oparzenia ani bandaży. Austrian Airlines wydaje się kwestionować te okoliczności faktyczne.

13. Wyrokiem z dnia 28 października 2020 r. Oberlandesgericht Wien (wyższy sąd krajowy w Wiedniu, Austria) utrzymał w mocy to orzeczenie. Uznawszy, że konwencja montrealaska w istocie znajduje zastosowanie w okolicznościach niniejszej sprawy<sup>9</sup>, orzekł on, iż roszczenie DB wchodzi w zakres stosowania art. 17 ust. 1 owej konwencji. Obrażenia DB należało uznać bowiem za spowodowane „wypadkiem”, który miał miejsce na pokładzie statku powietrznego w rozumieniu tego postanowienia, a konkretnie upadkiem dzbanka z gorącą kawą, nawet jeżeli owe obrażenia można było ewentualnie ograniczyć albo w ogóle ich uniknąć w drodze prawidłowego udzielenia pierwszej pomocy medycznej. W związku z tym roszczenie DB uległo przedawnieniu, gdyż zostało wysunięte po upływie dwuletniego terminu zawitego przewidzianego w art. 35 konwencji montrealaskiej.

14. Od tego wyroku DB wniósł skargę kasacyjną do Oberster Gerichtshof (sądu najwyższego). DB przyznał wprawdzie, że upadek dzbanka z kawą stanowił „wypadek” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealaskiej, jednak podniósł, iż jakoby nieodpowiednia pierwsza pomoc medyczna, której udzielono mu następnie w związku z doznanymi obrażeniami, stanowi odrębną i autonomiczną przyczynę szkody nieobjętą zakresem stosowania tego postanowienia. W związku z tym w zakresie, w jakim jego roszczenie ma za podstawę właśnie tę przyczynę szkody, nie podlega ono konwencji montrealaskiej, lecz prawu austriackiemu, w myśl którego nie jest ono przedawnione.

15. W tych okolicznościach Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1. Czy pierwszą pomoc medyczną udzieloną na pokładzie statku powietrznego w następstwie wypadku w rozumieniu art. 17 ust. 1 [konwencji montrealaskiej], prowadzącą do dalszego uszkodzenia ciała pasażera, które można oddzielić od właściwych skutków wypadku, należy wraz ze zdarzeniem prowadzącym do wypadku uznać za jedno zdarzenie stanowiące wypadek?

2. W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze:

Czy art. 29 tej [konwencji montrealaskiej] stoi na przeszkodzie roszczeniu o naprawienie szkody spowodowanej pierwszą pomocą medyczną, jeżeli roszczenie to dochodzone jest wprawdzie przed upływem terminu przedawnienia przewidzianego w prawie krajowym, lecz już po upływie terminu zawitego przewidzianego w art. 35 [tej] konwencji?”.

16. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z dnia 5 sierpnia 2021 r. został złożony w dniu 19 sierpnia 2021 r. Uwagi na piśmie zostały przedstawione przez DB, Austrian Airlines, rząd niemiecki oraz przez Komisję Europejską. Rozprawy w niniejszej sprawie nie przeprowadzono.

<sup>9</sup> Sąd pierwszej instancji przyjął, że zastosowanie znajduje konwencja warszawska, a nie konwencja montrealaska, ponieważ był przekonany, iż Izrael jest stroną wyłącznie tej pierwszej konwencji. Jak jednak zauważył sąd odwoławczy, w dniu 19 stycznia 2011 r. Izrael złożył do depozytu dokument przystąpienia do konwencji montrealaskiej, która w odniesieniu do tego państwa weszła w życie w dniu 20 marca tego samego roku (zob.: [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)).

#### IV. Analiza

17. Konwencja montrealaska jest traktatem ustanawiającym pewne ujednoczone zasady dotyczące międzynarodowego przewozu lotniczego. Jako że konwencja ta została zawarta między innymi przez Unię Europejską<sup>10</sup>, stanowi ona integralną część porządku prawnego Unii od dnia jej wejścia w życie w odniesieniu do tej organizacji, mianowicie od dnia 28 czerwca 2004 r. W związku z tym od tej chwili Trybunał jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym w przedmiocie jej wykładni<sup>11</sup>.

18. Jak wskazuje sąd odsyłający, lot rozpatrywany w postępowaniu głównym wchodzi w ogólny zakres stosowania konwencji montrealaskiej. DB zawarł bowiem z Austrian Airlines umowę przewozu, która dotyczyła „przewozu międzynarodowego” w rozumieniu art. 1 owej konwencji, gdyż miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia położone były na obszarze dwóch państw-stron, mianowicie Państwa Izraela i Republiki Austrii<sup>12</sup>.

19. Rozdział III tej konwencji zawiera szereg postanowień dotyczących odpowiedzialności przewoźnika lotniczego. W szczególności art. 17 ust. 1 reguluje jego odpowiedzialność w przypadku śmierci lub „uszkodzenia ciała” pasażerów, takich jak DB, na pokładzie statku powietrznego<sup>13</sup> podczas lotu międzynarodowego.

20. Zgodnie z tym postanowieniem powództwa o odszkodowanie podlegają przewidzianemu w art. 35 ust. 1 tej konwencji dwuletniego terminowi zawitemu na ich wytoczenie, który jest liczony od daty przylotu do miejsca przeznaczenia<sup>14</sup>. W niniejszym przypadku pozostaje bezsporne, że DB wytoczył powództwo przeciwko Austrian Airlines niemal trzy lata po tym, jak w Wiedniu zakończył się lot, podczas którego doznał on obrażeń<sup>15</sup>. W związku z tym, *na gruncie postanowień konwencji*, DB nie przysługuje, niezależnie od zasadności wysuniętego przezeń roszczenia, żaden środek ochrony prawnej, ponieważ owo roszczenie po prostu uległo przedawnieniu.

21. Niemniej jednak, jak zaznaczyłem we wprowadzeniu do niniejszej opinii, kluczowe jest ustalenie, czy konwencja montrealaska uniemożliwia również DB wytoczenie przeciwko Austrian Airlines powództwa z tytułu odpowiedzialności cywilnej *na podstawie jego prawa wewnętrznego*.

22. Sąd odsyłający wyjaśnia w tym względzie, że w prawie austriackim przewidziano, iż zasadniczo termin przedawnienia roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej wynosi trzy lata<sup>16</sup>. Na gruncie tego prawa roszczenie DB nie byłoby przedawnione i mogłoby zostać zbadane co do istoty w świetle określonych w tym prawie przesłanek odpowiedzialności. W związku z tym na gruncie prawa wewnętrznego powód mógłby dysponować wobec pozwanej środkiem ochrony prawnej.

<sup>10</sup> Zobacz przypis 2 do niniejszej opinii.

<sup>11</sup> Zobacz w szczególności wyrok z dnia 19 grudnia 2019 r. Niki Luftfahrt (zwany dalej wyrokiem „Niki Luftfahrt”), C-532/18, EU:C:2019:1127, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo.

<sup>12</sup> Zobacz pkt 9 niniejszej opinii. Ponadto ze względu na fakt, że Austrian Airlines jest, jak się wydaje, „przewoźnikiem lotniczym Wspólnoty” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 2027/97, owo rozporządzenie także znajduje zastosowanie. Niemniej jednak jeżeli chodzi o odpowiedzialność takiego przewoźnika za obrażenia doznane przez pasażerów, art. 3 ust. 1 tego rozporządzenia odsyła po prostu do postanowień konwencji montrealaskiej.

<sup>13</sup> Lub „w trakcie jakiegokolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem”. W niniejszej opinii skupię się jednak na obrażeniach doznanych na pokładzie statku powietrznego.

<sup>14</sup> Lub, alternatywnie, od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przylecieć, bądź od dnia, w którym przewóz ustał.

<sup>15</sup> Porównaj pkt 9, 11 niniejszej opinii.

<sup>16</sup> Zobacz § 1489 austriackiego kodeksu cywilnego.

23. Mając na uwadze te okoliczności oraz kierując się wolą udzielenia możliwie jak najbardziej wyczerpujących wskazówek, rozpocznę analizę od zbadania pytania drugiego sądu odsyłającego, które tyczy się zasadniczo zakresu tak zwanego „wyłączającego” i „blokującego” skutku konwencji montrealskiej (sekcja A). Moim zdaniem wyjaśnienia dotyczące tego zagadnienia powinny zostać przedstawione na samym początku, gdyż pomogą one lepiej zrozumieć znaczenie pytania pierwszego, które odnosi się w istocie do kwestii tego, czy obrażenia doznane przez DB należy uznać za spowodowane „wypadkiem” w rozumieniu art. 17 ust. 1 owej konwencji. Dlatego też pytanie pierwsze zostanie omówione w dalszej kolejności (sekcja B).

#### ***A. Zakres skutku blokującego konwencji montrealskiej (w przedmiocie pytania drugiego)***

24. Jak wynika z poprzedniej części niniejszej opinii, w przypadku, gdy pasażerowie ponoszą szkodę podczas lotu międzynarodowego, konwencja montrealaska wyposaża ich, w pewnych okolicznościach, w podstawę powództwa, którą należy traktować w kategoriach podstawy prawnej odpowiedzialności przewoźnika. Konkretnie rzecz ujmując, art. 17 ust. 1<sup>17</sup> owej konwencji odnosi się do przypadku śmierci lub „uszkodzenia ciała” pasażera wskutek „wypadku”<sup>18</sup>, który miał miejsce na pokładzie statku powietrznego. W takich okolicznościach na podstawie tego postanowienia można wysunąć roszczenie wobec przewoźnika lotniczego odpowiedzialnego za dany lot, zaś jego uwzględnienie zależy od spełnienia warunków określonych w tejże konwencji, do których zalicza się między innymi dochowanie terminu zawitego zakreślonego w jej art. 35 ust. 1.

25. Ponadto szkody poniesione przez pasażerów na lotach międzynarodowych mogą potencjalnie prowadzić do powstania podstaw powództwa znajdujących swoje źródło w przepisach wewnętrznych. Różne zdarzenia wywołujące szkodę, do których dochodzi na pokładzie statku powietrznego, można bowiem teoretycznie zakwalifikować jako przypadki nienależytego wykonania umowy przewozu, delikty na gruncie krajowych systemów odpowiedzialności cywilnej i tym podobne. Każda z tych podstaw jest oczywiście obwarowana właściwym sobie zbiorem przesłanek, do których zalicza się także termin zawity na wytoczenie powództwa.

26. Te poszczególne podstawy powództwa niekiedy wykazują związek z różnymi okolicznościami. Jeżeli pasażer wykupuje z góry posiłek, który ma mu zostać podany podczas lotu, a przewoźnik nie zapewnia tego posiłku, to takie zdarzenie stanowi zazwyczaj sytuację nienależytego wykonania umowy, której zaistnienie uprawnia do wytoczenia powództwa w oparciu o prawo wewnętrzne. W takim przypadku nie dochodzi jednak ani do „uszkodzenia ciała”, ani do „wypadku”, w związku z czym nie może być mowy o roszczeniu na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Zdarza się też i tak, że w pewnych okolicznościach dochodzi do „zbiegu” podstaw powództwa. To samo zdarzenie wywołujące szkodę, takie jak niezamierzone oblanie pasażera gorącym napojem przez członka personelu pokładowego, które prowadzi do powstania u pasażera obrażeń ciała, może jednocześnie zostać uznane na przykład, po pierwsze, za niedbalstwo na gruncie krajowego prawa deliktów; po drugie, za naruszenie obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa wynikającego z umowy przewozu; oraz, po trzecie, za „wypadek” w rozumieniu tego postanowienia<sup>19</sup>. W takim przypadku powód teoretycznie mógłby wybrać, na jakiej podstawie prawnej zamierza wysunąć roszczenie wobec przewoźnika, a jego wprawny pełnomocnik naturalnie powołałby się na tę z nich, która byłaby najkorzystniejsza z punktu

<sup>17</sup> Na potrzeby niniejszej opinii pominię art. 18 i 19 konwencji montrealskiej, ponieważ są one pozbawione znaczenia w niniejszej sprawie.

<sup>18</sup> Aby zapoznać się z definicjami tego pojęcia, zob. pkt 58 niniejszej opinii.

<sup>19</sup> Co się tyczy tej ostatniej kwestii, zob. pkt 58 niniejszej opinii.

widzenia jego interesów, przy czym taki wybór byłby najbardziej oczywisty na przykład wtedy, gdyby termin przedawnienia upłynął już w odniesieniu do jednej z podstaw powództwa, natomiast nie upłynąłby jeszcze w odniesieniu do innej podstawy albo innych podstaw.

27. Twórcy konwencji montrealskiej nie pominęli problemu różnych, a niekiedy konkurencyjnych względem siebie reguł odpowiedzialności mających potencjalnie zastosowanie do przewoźników lotniczych w przypadku obrażeń doznanym przez pasażerów. Aby mu zaradzić zamierzali oni nadać ustanowionym w niej regułom, w szczególności zaś regulacji zawartej w art. 17 ust. 1, swoisty skutek „blokujący”. Aby to zaakcentować, do konwencji montrealskiej włączono postanowienie szczególne, mianowicie art. 29, który stanowi, w odpowiedniej części, że „[w] przewozie osób [...] jakiegokolwiek 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 [...]”.

28. Niemniej jednak owo zagadnienie nie zostało, delikatnie rzecz ujmując, w pełni wyjaśnione. To ostatnie bowiem postanowienie, podobnie jak będący jego poprzednikiem art. 24 konwencji warszawskiej<sup>20</sup>, stanowi przedmiot licznych kontrowersji, na co zresztą zwrócił uwagę sąd odsyłający w niniejszej sprawie.

29. Analiza pierwszej kontrowersji interpretacyjnej, która dotyczy *mechanizmu* wyłączności, może zostać przeprowadzona dość pobieżnie. Z jednej strony art. 29 da się interpretować w ten sposób, że w przypadkach, w których zastosowanie znajduje wyłącznie konwencja montrealaska, roszczenie można wysunąć jedynie na podstawie tej konwencji, zaś krajowe podstawy powództwa pozostają w całości wyłączone. Z drugiej strony to postanowienie można też rozumieć tak, że w tego rodzaju sytuacji powód może wysunąć roszczenie w oparciu o krajową podstawę powództwa, jednak gdy się na to decyduje, to zastosowanie nadal znajdują warunki i granice odpowiedzialności określone w konwencji. O ile druga z tych interpretacji tego postanowienia jest moim zdaniem najbardziej naturalna<sup>21</sup>, o tyle pierwsza z nich wydaje się być najbardziej rozpowszechniona<sup>22</sup>. Niemniej jednak ta kontrowersja ma niewielkie (o ile w ogóle jakiegokolwiek) reperkusje praktyczne. W rzeczywistości oba te mechanizmy sprawiają, że konwencji zostaje nadany ten sam skutek bezwzględnie wiążący – gdy ma ona wyłączne zastosowanie, odpowiedzialność przewoźnika istnieje jedynie wówczas, gdy została przewidziana w tym akcie prawnym oraz tylko w określonym w nim zakresie, zaś powód nie może obchodzić konwencji, powołując się na prawo wewnętrzne.

30. O wiele większe znaczenie ma kontrowersja związana z *zakresem* wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej, a więc z kwestią tego, które roszczenia z tytułu odpowiedzialności cywilnej wysuwane wobec przewoźników lotniczych podlegają owej konwencji na zasadzie wyłączności. W tym przypadku konieczne jest przeprowadzenie bardziej szczegółowego badania.

<sup>20</sup> Te dwa postanowienia są, mimo pewnych różnic na poziomie treści, zasadniczo równoważne. W związku z tym orzecznictwo i piśmiennictwo dotyczące art. 24 konwencji warszawskiej nadal pozostają istotne dla potrzeb wykładni art. 29 konwencji montrealskiej. To samo odnosi się do art. 17 pierwszej konwencji i art. 17 ust. 1 drugiej konwencji (zob. opinia rzecznika generalnego H. Saugmandsgaarda Øe w sprawie Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:788, pkt 26, 27, 43)). Będę się zatem odnosić do orzeczeń dotyczących jednej lub drugiej konwencji bez rozróżnienia.

<sup>21</sup> Zobacz, aby zapoznać się z tym właśnie poglądem: M. Chapman, S. Prager, J. Harding, *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5th ed., London, Wildy, Simmonds & Hill Publishing 2013, s. 513, § 10.103; E. Giumulla, Article 29 – Principles for claims, w: *Montreal Convention*, the Netherlands, Kluwer 2006, s. 5–7, §§ 10–13.

<sup>22</sup> Zobacz w szczególności wyrok United States Supreme Court (sądu najwyższego Stanów Zjednoczonych) z dnia 12 stycznia 1999 r. w sprawie El Al Israel Airlines, Ltd. przeciwko Tsui Yuan Tseng, 525 US 155 (zwany dalej „wyrokiem Tseng”). Zobacz także stanowisko G.N. Tompkinsa, które wyłuszczył on w szczególności w: S. Hobe, N. von Ruckteschell, D. Heffernan (ed.), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG 2013, s. 1004–1005, §§ 143–148.

31. Jak zauważa sąd odsyłający, w tej kwestii przyjmowane są dwa przeciwstawne podejścia. Zgodnie z pierwszym podejściem, który będę określał mianem „szerokiego”, konwencji montrealskiej podlegają na zasadzie wyłączności wszystkie potencjalne roszczenia wobec przewoźników lotniczych, niezależnie od ich podstawy, związane z *wszelkimi* szkodami poniesionymi przez pasażerów podczas lotu międzynarodowego objętego ogólnym zakresem stosowania tej konwencji<sup>23</sup>, bez względu na ich przyczynę. W myśl tego poglądu przewoźnik może zostać pociągnięty do odpowiedzialności jedynie w okolicznościach, o których mowa w art. 17 ust. 1, mianowicie w przypadku śmierci lub „uszkodzenia ciała” pasażera spowodowanych „wypadkiem”. W innych okolicznościach, na przykład wówczas, gdy pasażer poniósł szkodę majątkową lub gdy przyczyną obrażeń nie był „wypadek”, pasażerowi nie tylko nie przysługuje środek ochrony prawnej na podstawie tego postanowienia, lecz także wykluczona jest, na mocy art. 29 owej konwencji, jakakolwiek możliwość uzyskania naprawienia szkody przewidziana prawem wewnętrznym.

32. Zgodnie z drugim podejściem, który będę określał mianem „wąskiego”, konwencja montrealaska nie reguluje wszystkich wysuwanych wobec przewoźników roszczeń, jakie mogą powstawać w związku z podróżami międzynarodowymi drogą lotniczą, lecz jedynie te, które dotyczą śmierci lub „uszkodzeń ciała” pasażera spowodowanych „wypadkami” i o których jest mowa w art. 17 ust. 1. Gdy roszczenie, niezależnie od jego podstawy, obiektywnie odpowiada tej definicji, art. 29 owej konwencji uniemożliwia powodowi powołanie się na korzystniejsze warunki i granice odpowiedzialności określone w prawie wewnętrznym. Z kolei innego rodzaju szkody poniesione przez pasażerów na pokładzie statku powietrznego są wyłączone z zakresu stosowania konwencji – choć nie przewiduje ona środka ochrony prawnej w przypadku ich wystąpienia, to powód może wysunąć roszczenie wobec przewoźnika w oparciu o prawo wewnętrzne.

33. W niniejszej sprawie kwestia tego, czy prawidłowy jest pierwszy, czy też drugi pogląd, ma bezpośredni wpływ na znaczenie pytania pierwszego zadanego przez sąd odsyłający w celu rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym.

34. Przyjęcie szerokiego podejścia do zagadnienia wyłączności konwencji montrealskiej oznaczałoby bowiem, że przy ustalaniu, czy roszczenie DB może się opierać na prawie austriackim, nie byłoby istotne, czy doznane przezeń obrażenia zostały spowodowane „wypadkiem” w rozumieniu art. 17 ust. 1, czy też w inny sposób. Zgodnie z tym stanowiskiem roszczenie należałoby uznać za podlegające wyłącznie owej konwencji, a także przez nią zablokowane ze względu na upływ terminu przedawnienia, z tego prostego powodu, że dotyczy ono obrażeń doznanych przez pasażera podczas lotu międzynarodowego objętego ogólnym zakresem stosowania tej konwencji, niezależnie od ich faktycznej przyczyny<sup>24</sup>.

35. Z kolei w razie przyjęcia wąskiego podejścia przyczyna obrażeń doznanych przez DB miałaby decydujące znaczenie dla powodzenia jego roszczenia. W tym przypadku roszczenie należałoby uznać za podlegające konwencji montrealskiej i przez nią zablokowane jedynie wówczas, gdyby doznane przezeń obrażenia były związane z „wypadkiem”. W przeciwnym razie podstawę roszczenia mogłoby stanowić prawo krajowe.

<sup>23</sup> Zobacz w tym względzie pkt 18 niniejszej opinii.

<sup>24</sup> Zgodnie z szerokim podejściem, gdyby DB wysunął roszczenie przed upływem dwuletniego terminu zawitego określonego w art. 35 ust. 1 konwencji montrealskiej, do kwestii tego, czy jego obrażenia zostały spowodowane „wypadkiem”, należałoby się wprawdzie odnieść, ale jedynie w celu ustalenia, czy w ogóle przysługiwał mu środek ochrony prawnej.



36. Zatem logicznie rzecz biorąc, pytanie drugie, które dotyczy zakresu wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej, mogło być zadane jako pierwsze. Niemniej jednak kolejność, w jakiej sąd odsyłający postanowił skierować do Trybunału swoje pytania, nabiera głębokiego sensu z pragmatycznego punktu widzenia. Ta złożona i delikatna kwestia (1) nie musi być w istocie rozstrzygnięta w całości w niniejszej sprawie, ponieważ – jak wyjaśnię w dalszej części niniejszej opinii – roszczenie takie jak to wysunięte przez DB jest w każdym razie zablokowane (2).

### 1. *Złożony i delikatny charakter zagadnienia*

37. Można zrozumieć, dlaczego niekiedy przyjmuje się, że kwestia zakresu wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej została już rozstrzygnięta. O ile Trybunał nigdy nie wypowiedział się w tej sprawie<sup>25</sup>, o tyle czyniły to już sądy innych państw-stron. Szerokie podejście zostało przyjęte nie tylko przez Supreme Court of the United Kingdom (sąd najwyższy Zjednoczonego Królestwa) w wyroku Sidhu<sup>26</sup> oraz przez United States Supreme Court (sąd najwyższy Stanów Zjednoczonych) w wyroku Tseng, ale także – już po wydaniu owych rozstrzygnięć – przez szereg innych sądów najwyższych i sądów wyższych instancji na całym świecie<sup>27</sup>. Wyroki Sidhu i Tseng dotyczyły wprowadzenia konwencji warszawskiej, jednak wypracowane w nich rozwiązanie zostało już przeniesione<sup>28</sup> na grunt konwencji montrealskiej. Ponadto swoje poparcie dla niego wyraziło w literaturze naukowej wielu ekspertów<sup>29</sup>. Co zrozumiałe, również Austrian Airlines twierdzi w postępowaniu przed Trybunałem, że jest to prawidłowe i ugruntowane stanowisko.

38. W opinii w sprawie Austrian Airlines (Zwolnienie przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności)<sup>30</sup> wskazałem już, że skoro Trybunał jest tylko jednym z wielu sądów na świecie posiadających jurysdykcję w zakresie wykładni konwencji montrealskiej i skoro jednolite stosowanie tej konwencji we wszystkich państwach-stronach jest celem, do którego mają one dążyć, właściwe byłoby, aby Trybunał należycie uwzględnił orzeczenia sądów tych państw-stron.

39. Niemniej jednak nie ulega wątpliwości, że Trybunał nie powinien się bezkrytycznie opierać na takich precedensach krajowych<sup>31</sup>. Zawsze należy dokładnie zbadać ratio decidendi, którym kierowały się sądy innych państw-stron przy przyjmowaniu określonych rozwiązań, jak również praktyczne konsekwencje tychże.

<sup>25</sup> Zobacz jednak wyroki omówione w pkt 50 niniejszej opinii. Kwestia ta została również podniesiona w sprawie zakończonej ogłoszeniem wyroku z dnia 20 października 2022 r., Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808). Niemniej jednak Trybunał uznał, że w tej sprawie nie ma potrzeby jej rozstrzygnięcia (zob. pkt 34 owego wyroku).

<sup>26</sup> Wyrok House of Lords (Scotland) (izby lordów, Zjednoczone Królestwo) z dnia 12 grudnia 1996 r. w sprawie Abnett przeciwko British Airways Plc ([1997] A.C. 430) (zwany dalej „wyrokiem Sidhu”).

<sup>27</sup> Rozwiązania przyjęte w wyrokach Sidhu i Tseng zostały zaakceptowane w szczególności przez Court of Appeal of New Zealand (sąd apelacyjny Nowej Zelandii) w wyroku w sprawie Emery Air Freight Corpn przeciwko Nerine Nurseries Ltd ([1997] 3 NZLR 723); Federal Court of Australia (sąd federalny Australii) w wyroku z dnia 9 września 1998 r. w sprawie South Pacific Air Motive Pty Ltd przeciwko Magnusowi (157 ALR 443 (1998)) oraz przez Supreme Court of Canada (sąd najwyższy Kanady) w wyroku z dnia 28 października 2014 r. w sprawie Thibodeau przeciwko Air Canada ([2014] 3 S.C.R. 340). Za szerokim podejściem opowiedział się również Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy) w wyroku z dnia 15 marca 2011 r. (Az X ZR 99/10).

<sup>28</sup> Zobacz w szczególności wyrok Supreme Court of the United Kingdom (sądu najwyższego Zjednoczonego Królestwa) z dnia 5 marca 2014 r. w sprawie Hook przeciwko British Airways Plc ([2014] WL 795206).

<sup>29</sup> Zobacz w szczególności piśmiennictwo przytoczone w przypisie 55 niniejszej opinii.

<sup>30</sup> Opinia w sprawie C-589/20 (zwana dalej „moją opinią w sprawie Austrian Airlines (Zwolnienie przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności)”), EU:C:2022:47, pkt 29. Zobacz analogicznie wyrok z dnia 6 października 2020 r., Komisja/Węgry (Szkolnictwo wyższe), C-66/18, EU:C:2020:792, pkt 92. W związku z tym w niniejszej opinii będę nawiązywał do odpowiednich orzeczeń krajowych.

<sup>31</sup> Trybunał wyjaśnił już, że nie ma zamiaru tak czynić. Zobacz w szczególności różne definicje pojęcia „wypadku”, które przytoczono w pkt 58 niniejszej opinii.

40. W tym względzie nie jest wcale tak, że trend zapoczątkowany wyrokami Sidhu i Tseng nie spotkał się z krytyką. W chwili ogłoszenia wyroku Tseng niektórzy uznali go za radykalne zerwanie z koncepcją przyjętą w szeregu orzeczeń zmierzających w przeciwnym kierunku, które wydały sądy niższych instancji w Stanach Zjednoczonych<sup>32</sup>. Ponadto, jak zauważa DB, wyroki te nadal spotykają się z krytyką części doktryny<sup>33</sup>. DB, rząd niemiecki i Komisja sugerują w istocie, w sposób wyraźny bądź dorozumiany, że Trybunał powinien, jeżeli uznałby za stosowne odniesienie się do tej kwestii w niniejszej sprawie, odejść od tych precedensów krajowych i w zamian za to opowiedzieć się za wąskim podejściem.

41. Nie ulega wątpliwości, że ten rozdzźwięk wynika, przede wszystkim, z faktu, iż zakres wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej stanowi, z perspektywy teoretycznej, skomplikowane zagadnienie. Obowiązujące reguły interpretacji, które zostały skodyfikowane w Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r.<sup>34</sup>, nie pozwalają na sformułowanie jednoznacznego rozstrzygnięcia. Z jednej strony szerokie podejście, za którym opowiedziano się w wyrokach Sidhu i Tseng, opiera się na rzetelnej i dokonanej w dobrej wierze interpretacji postanowień konwencji montrealskiej, w ramach której pod uwagę bierze się zarówno ich kontekst, jak i przedmiot oraz cel. Na jego poparcie oba sądy najwyższe, które wydały te rozstrzygnięcia, odwołały się również do *prac przygotowawczych* nad ową konwencją. Z drugiej strony te same elementy można moim zdaniem racjonalnie powołać dla uzasadnienia interpretacji odwrotnej.

42. Jeśli chodzi o postanowienia konwencji montrealskiej, a nieco bardziej konkretnie – o regulację zawartą w jej art. 29, zwolennicy szerokiego podejścia zwracają uwagę na fakt, iż pod względem językowym nie jest ona ograniczona do obrażeń spowodowanych „wypadkami”, lecz odnosi się bardziej ogólnie do powodztw dla uzyskania odszkodowania w związku z „przewozem osób”, z którego to wyrażenia należy wnioskować, iż chodzi o wszystkie roszczenia z tytułu obrażeń doznanych przez pasażerów<sup>35</sup>. Z kolei zwolennicy wąskiego podejścia podkreślają, tak jak czyni to DB w postępowaniu przed Trybunałem, że z brzmienia art. 29 w żaden sposób nie wynika wyraźnie, iż nawet wówczas, gdy nie zdarzył się „wypadek”, powinno dojść do wyłączenia, ze szkodą dla pasażerów, wszystkich krajowych podstaw powodztwa. Tak radykalny skutek mógłby zostać wyprowadzony wyłącznie z jasnego i jednoznacznego sformułowania<sup>36</sup>, a nie w sposób dorozumiany.

<sup>32</sup> Zobacz między innymi wyroki: United States Court of Appeals, Third Circuit (sądu apelacyjnego Stanów Zjednoczonych dla 3. okręgu) z dnia 19 lipca 1984 r. w sprawie Stanley Abramson przeciwko Japan Airlines Co., Ltd (739 F.2d 130); US District Court, S.D. New York (sądu pierwszej instancji dla południowej części stanu Nowy Jork, Stany Zjednoczone) z dnia 24 września 1991 r. w sprawie Walker przeciwko Eastern Air Lines, Inc. (775 F.Supp. 111), w którym wskazano, że wąskie podejście do kwestii wyłączności stanowiło, przed ogłoszeniem wyroku Tseng, „wyraz konsensusu dominującego w łonie sądów analizujących to zagadnienie”; zob. także wyrok United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (sądu apelacyjnego Stanów Zjednoczonych dla 11. okręgu) z dnia 25 sierpnia 1997 r. w sprawie Krys przeciwko Lufthansa German Airlines (119 F.3d 1515).

<sup>33</sup> Zobacz w szczególności: E. Giumulla, op.cit., s. 5, § 9; s. 8, §15 i przytoczone tam odesłania do literatury; M. McDonald, The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger Claims, *The Irish Jurist*, Vol. XLIV, 2010, s. 203–238; N. Bernard, Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention, *International Community Law Review*, Vol. 23, Issue 4, 2021, s. 313–343.

<sup>34</sup> Recueil des traités des Nations unies, Vol. 1155, s. 331 (zwanej dalej „konwencją wiedeńską”). Zobacz art. 31 i 32 tej konwencji.

<sup>35</sup> Ten argument potwierdza ewolucja owego postanowienia. Zasadniczo zgodnie z pierwotną wersją (ówczesnego) art. 24 konwencji warszawskiej „w wypadkach przewidzianych w artykule 17 [...]” wszelkie poszukiwanie odpowiedzialności może mieć miejsce tylko na warunkach przewidzianych w tej konwencji. Brzmienie art. 24 zostało jednak następnie zmienione protokołem montrealским nr 4 zmieniającym Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego. Na jego mocy wyrażenie „w wypadkach przewidzianych w artykule 17” zostało zastąpione – zapewne bardziej pojemnym – sformułowaniem „w przewozie osób [...]”.

<sup>36</sup> Autorzy konwencji mogli na przykład wskazać, że „w przypadku szkody jakiegokolwiek rodzaju, niezależnie od jej przyczyny, która powstała w wyniku międzynarodowego przewozu statkiem powietrznym, nie można występować z roszczeniami opartymi na podstawach innych niż te przewidziane w niniejszej konwencji”. Zobacz M. McDonald, op.cit., s. 205, 227.

43. Za równie wieloznaczne należy uznać przedmiot oraz cel konwencji montrealskiej. Nie ulega wątpliwości, że – zgodnie z jego tytułem i preambułą<sup>37</sup> – tenże akt prawny miał na celu ujednoczenie tylko „niektórych zasad” międzynarodowego przewozu lotniczego, co oznacza, iż odnosi się on nie do *wszystkich*, lecz tylko do *niektórych* kwestii związanych z przewozem lotniczym. Istnieje jednak zasadniczy spór co do tego, jaki dokładnie jest jego cel w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego.

44. Zwolennicy szerokiego podejścia podnoszą, że odpowiedzialność przewoźnika lotniczego stanowi, w *ujęciu ogólnym*, zagadnienie, które miało być przedmiotem konwencji montrealskiej. Ich zdaniem zasady ustanowione w jej rozdziale III składają się na kompleksowy system mający zastosowanie do roszczeń znajdujących swoje źródło w międzynarodowym przewozie lotniczym. Głównym celem tej konwencji jest ujednoczenie prawa w tej dziedzinie. Owe zasady określają bowiem okoliczności, a konkretnie jedyne okoliczności, w jakich przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność za szkody poniesione przez pasażerów. Ponieważ konwencja, a zwłaszcza art. 29, ogranicza rodzaje roszczeń, jakie mogą być wysuwane wobec przewoźników lotniczych, zapewnia im ona stabilny grunt. Dzięki niej mogą oni z góry określić i obliczyć, w jakim wymiarze zostaje na nich nałożony obowiązek naprawienia szkody, co jest niezbędne w szczególności w kontekście ubezpieczeniowym. Ten cel w zakresie zagwarantowania jednolitości i pewności zostałby narażony na szwank, gdyby pasażerowie mogli wysuwać wobec nich inne roszczenia<sup>38</sup>.

45. Zwolennicy wąskiego podejścia argumentują, podobnie jak DB i rząd niemiecki, że według nich konwencja montrealaska miała w rzeczywistości na celu ujednoczenie odpowiedzialności przewoźników *tylko* w niektórych sytuacjach, zwłaszcza w sytuacjach wypadków dotyczących statków powietrznych. Jednym z bodźców, które doprowadziły do przyjęcia w 1929 r. konwencji warszawskiej, była w istocie obawa przed ryzykiem powstania nadmierowej odpowiedzialności przewoźnika w przypadku katastrofy lotniczej<sup>39</sup>. Nie miała ona na celu uchronienia przewoźników przed odpowiedzialnością w innych okolicznościach. Jeżeliby odczytywać art. 29 konwencji montrealskiej w tym właśnie świetle, to wyłącznym celem tego postanowienia byłoby uniemożliwienie powodowi, w przypadku wysunięcia przez niego roszczenia, które jest obiektywnie związane z „wypadkiem”, obejścia warunków i granic odpowiedzialności określonych w konwencji w drodze powołania się na prawo wewnętrzne. Do jednolitego stosowania konwencji nie byłoby bowiem potrzebne nic więcej<sup>40</sup>.

46. Zwolennicy wąskiego podejścia zwracają również uwagę na odmienne cele konwencji warszawskiej oraz konwencji montrealskiej. Jak podkreślają DB i Komisja, o ile pierwsza z nich została przyjęta z myślą o wspieraniu rozwoju branży lotniczej, która wówczas znajdowała się jeszcze w powijakach, o tyle celem przyświecającym drugiej z nich było zwiększenie ochrony konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym<sup>41</sup>. Niezależnie od tego, jaką właściwą optykę należałoby przyjąć w przypadku konwencji warszawskiej, szerokiego podejścia do kwestii wyłączności nie można, przynajmniej z tego właśnie powodu, przeszczepić na grunt konwencji montrealskiej<sup>42</sup>. Zwolennicy szerokiego podejścia twierdzą w tym względzie, że konwencja montrealaska miała na celu nie tylko zapewnienie ochrony konsumentów, lecz także osiągnięcie

<sup>37</sup> Zobacz motyw piąty konwencji montrealskiej.

<sup>38</sup> Zobacz w szczególności wyroki Sidhu i Tseng.

<sup>39</sup> Zobacz w szczególności N. Bernard, *op.cit.*, s. 313–343.

<sup>40</sup> Zobacz w szczególności wyrok United States Court of Appeals, Third Circuit (sądu apelacyjnego Stanów Zjednoczonych dla 3. okręgu) z dnia 19 lipca 1984 r. w sprawie Stanley Abramson przeciwko Japan Airlines Co., Ltd (739 F.2d 130) i przytoczone tam orzecznictwo. Zobacz także E. Giumulla, *op.cit.*, s. 5, § 9; s. 8 § 15 i przytoczone tam odesłania do literatury.

<sup>41</sup> Zobacz motyw trzeci konwencji montrealskiej.

<sup>42</sup> Zobacz w szczególności: M. McDonald, *op.cit.*; N. Bernard, *op.cit.*

„sprawiedliwej równowagi” interesów pasażerów i przewoźników<sup>43</sup>. Owa równowaga stanowi nieodłączny element konwencyjnego systemu odpowiedzialności. W stosunkach z przewoźnikami pasażerowie dysponują ograniczonymi środkami ochrony prawnej. Niemniej jednak gdy takie środki są dostępne, to można z nich skorzystać łatwo i szybko, co w znacznej mierze jest konsekwencją przyjętego w tej konwencji modelu odpowiedzialności na zasadzie ryzyka<sup>44</sup>.

47. Analiza prac przygotowawczych nad obiema konwencjami nie pozwala rozstrzygnąć tej kontrowersji, ponieważ z nich również nie wynika definitywnie, jaki zamysł przyświecał jej autorom w odniesieniu do kwestii wyłączności. Na podstawie przebiegu *prac przygotowawczych* nad konwencją warszawską nie można bowiem sformułować jednoznacznego wniosku na temat koncepcji, którą w tym zakresie ostatecznie przyjęli delegaci<sup>45</sup>. W tym względzie pomocne nie są też prace przygotowawcze nad konwencją montrealską. Jedyna bezpośrednia i merytoryczna wypowiedź w tym przedmiocie, której autorem był przewodniczący konferencji, może być interpretowana na różne sposoby<sup>46</sup>.

48. Po drugie, kontrowersje wokół zakresu wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej wynikają z poważnych, a niekiedy fatalnych, konsekwencji praktycznych, jakie niesie za sobą przyjęcie szerokiego podejścia. W sprawie zakończonej wydaniem wyroku Sidhu możliwości skorzystania ze środka ochrony prawnej odmówiono pasażerom, którzy przez trzy tygodnie byli przetrzymywani przez siły irackie, gdy ich samolot wylądował w międzynarodowym porcie lotniczym w Kuwejcie w sierpniu 1990 r., podczas pierwszych godzin inwazji sił irackich na Kuwejt. To samo miało miejsce w sprawie zakończonej wydaniem wyroku Tseng, dotyczącej pasażerki podróżującej do Tel Awiwu, wobec której dopuszczono się prawdopodobnie nadużycia podczas kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej przez personel linii lotniczych w międzynarodowym porcie lotniczym im. Johna F. Kennedy’ego w Nowym Jorku. W innych orzeczeniach środka ochrony prawnej odmawiano również pasażerom, których niepełnosprawność nie została należycie uwzględniona przez linię lotniczą, co stanowiło bezpośrednie naruszenie wymogów określonych w prawie Unii<sup>47</sup>, lub pasażerom, którzy mieli zostać poddani przez przewoźnika dyskryminacji ze względu na zabronione powody, takie jak rasa<sup>48</sup>. Szkody nie naprawiano też w przypadkach, w których w sposób oczywisty dochodziło do nienależytego wykonania umowy, na przykład gdy linie lotnicze nie podawały zamówionych

<sup>43</sup> Zobacz motyw piąty konwencji montrealskiej.

<sup>44</sup> Zobacz w szczególności wyroki Sidhu i Tseng.

<sup>45</sup> Z wyjątkową szczerością przyznał to lord Hope w wyroku w sprawie Sidhu: „W [protokole drugiej międzynarodowej konferencji prywatnego prawa lotniczego, która odbyła się w dniach 4–12 października 1929 r. w Warszawie] znajduje się wiele fragmentów, w których odnotowano wyrażane przez delegatów opinie na temat przedmiotu konwencji. [...] Są to jednak wyłącznie zwiastuny tego, co się może zdarzyć w przyszłości, które uwiłdoczyły się na przestrzeni kilku dni w trakcie drobiazgowej dyskusji, w którą wkłwał wniośło wielu delegatów. Nie uważam, aby można było je uznać za dostatecznie jasny i spójny zbiór poglądów [...] na rozpatrywaną kwestię [...]”.

<sup>46</sup> „Celem art. [29] było zapewnienie, aby, w okolicznościach, w których konwencja znajduje zastosowanie, nie było możliwe obejście jej postanowień poprzez wytoczenie powództwa dla uzyskania odszkodowania [...] z umowy, z deliktu lub na innej podstawie. Jeżeli konwencja ma zastosowanie, to stosuje się określone w niej warunki i granice odpowiedzialności” (zob. International Conference on Air Law [(międzynarodowa konferencja prawa lotniczego)], protokół z siedemnastego posiedzenia, s. 3, § 10). Niestety przewodniczący nie rozwinął wątku „okoliczności, w których konwencja znajduje zastosowanie”.

<sup>47</sup> Zobacz wyrok Supreme Court of the United Kingdom (sądu najwyższego Zjednoczonego Królestwa) z dnia 5 marca 2014 r. w sprawie Stott przeciwko Thomas Cook Tour Operators Limited ([2014] UKSC 15), który dotyczył rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. 2006, L 204, s. 1).

<sup>48</sup> Zobacz w szczególności wyrok United States Court of Appeals, Second Circuit (sądu apelacyjnego Stanów Zjednoczonych dla 2. okręgu) z dnia 22 marca 2002 r. w sprawie King przeciwko American Airlines, Inc. (284 F.3d 352).

uprzednio posiłków, o czym była mowa w pkt 26 niniejszej opinii<sup>49</sup>. We wszystkich tych sprawach uznano bowiem, że roszczenia wysunięte wobec odpowiedzialnych przewoźników podlegają wyłącznie konwencji warszawskiej lub montrealskiej, ponieważ znajdują swoje źródło w międzynarodowym przewozie lotniczym. Skoro jednak nie doszło ani do „uszkodzenia ciała”, ani do „wypadku”, to na gruncie żadnej z tych konwencji nie można było uzyskać naprawienia szkody. Mimo to powodom nie zezwolono na wytoczenie powództwa w oparciu o prawo wewnętrzne.

49. Zwolennicy wąskiego podejścia wskazują na niesprawiedliwość tych rozstrzygnięć. Przyjęcie szerokiego podejścia jest w wielu sytuacjach równoznaczne z odmówieniem pasażerom dostępu do wymiaru sprawiedliwości. Poza nielicznymi przypadkami, o których jest mowa w samej konwencji montrealskiej, przewoźnicy są chronieni przed wszelką odpowiedzialnością, niezależnie od jej źródła oraz celu, w tym nawet przed odpowiedzialnością, która w przeciwnym razie wynikałaby z naruszenia obowiązków prawnych lub praw podstawowych pasażerów. W konsekwencji nie można wobec nich dochodzić – na drodze prywatnoprawnej – przestrzegania tych praw i obowiązków<sup>50</sup>. Zwolennicy szerokiego podejścia utrzymują, że tego rodzaju rozstrzygnięcia wynikają po prostu w sposób konieczny z przyjętego w owej konwencji założenia, zgodnie z którym ma ona służyć osiągnięciu stanu jednolitości i pewności. Choć niekiedy przyznają oni, że są one niesprawiedliwe wobec pasażerów, zwłaszcza w sprawach dotyczących dyskryminacji, to jednak podkreślają – nie bez racji – iż to nie do sądów należy zadanie preredagowania traktatu międzynarodowego w celu uczynienia go bardziej sprawiedliwym<sup>51</sup>.

50. W każdym razie Trybunał powinien się uważnie pochylić nad kwestią zakresu wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej. Oczywiście prawdą jest, jak podnosi Komisja, że Trybunał, w wyrokach IATA i ELFAA<sup>52</sup> oraz Nelson i in.<sup>53</sup>, odniósł się już pokrótce do tego zagadnienia i przyjął podejście, które można określić mianem ostrożnego. Niemniej jednak gdy Trybunał orzekł w tych wyrokach, że między konwencją montrealską a rozporządzeniem (WE) nr 261/2004<sup>54</sup> nie ma sprzeczności, to w zasadzie uchylił się przed koniecznością rozstrzygnięcia tej kwestii, ponieważ stwierdził, iż pierwszy z tych aktów prawnych dotyczy wyłącznie indywidualnych powództw o odszkodowanie, podczas gdy drugi z nich przewiduje zobowiązania do zapewnienia opieki pasażerom oraz ujednolicone odszkodowanie. To powiedziawszy, należy zauważyć, że nieprzychylnie komentarze, jakie sformułowała znaczna część doktryny po ogłoszeniu tych dwóch wyroków, dodatkowo uwypuklają, jak delikatny charakter ma ta debata<sup>55</sup>.

<sup>49</sup> Zobacz w szczególności wyrok United States District Court, D. Maryland (sądu pierwszej instancji dla dystryktu Maryland, Stany Zjednoczone) z dnia 31 stycznia 2007 r. w sprawie Knowlton przeciwko American Airlines, Inc. (31 Avi 18,486). Zobacz, aby zapoznać się z innymi przypadkami, w których pasażerów pozbawiono możliwości skorzystania ze środków ochrony prawnej, M. McDonald, op.cit., s. 220–223.

<sup>50</sup> Zobacz w szczególności: E. Giumulla, op.cit., s. 5, § 9; M. McDonald, op.cit.

<sup>51</sup> Zobacz w szczególności wyrok Supreme Court of the United Kingdom (sądu najwyższego Zjednoczonego Królestwa) z dnia 5 marca 2014 r. w sprawie Stott przeciwko Thomas Cook Tour Operators Limited ([2014] WL 795206, § 63–65).

<sup>52</sup> Wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r., C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 33–48.

<sup>53</sup> Wyrok z dnia 23 października 2012 r., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 41–60.

<sup>54</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 8, s. 10).

<sup>55</sup> Zobacz w szczególności: J.J. Wegter, The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention, *Air & Space Law*, Vol. 31, 2006, No 2, s. 133–148; S. Radošević, CJEU's Decision in Nelson and Others in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention, *Air & Space Law*, Vol. 38, 2013, No 2, s. 95–110; G.N. Tompkins, Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure, *Air & Space Law*, Vol. 39, 2014, No 3, s. 203–214.

## 2. Zajęcie stanowiska przez Trybunał w niniejszej sprawie nie jest konieczne

51. W mrokach otaczających całą tę kontrowersję można jednak się dopatrzeć jednego jasnego punktu – jak już bowiem wspomniałem, w niniejszej sprawie Trybunał nie musi zajmować pełnego stanowiska co do zakresu wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej.

52. Z racji tego, że wąskie podejście mieści się w szerokim, są one ze sobą zbieżne w jednym aspekcie. Co najmniej, zgodnie z art. 29 konwencji montrealskiej roszczenia wysuwane wobec przewoźników lotniczych, niezależnie od ich podstawy, które są obiektywnie związane ze śmiercią lub uszkodzeniem ciała pasażera podczas lotu międzynarodowego objętego ogólnym zakresem stosowania tej konwencji, spowodowanymi wypadkiem na pokładzie statku powietrznego, tak jak zostało to przewidziane w art. 17 ust. 1 owej konwencji, podlegają bez żadnych wątpliwości wyłącznie temu aktowi prawnemu. W takim przypadku powszechnie przyjmuje się, że powód nie może obchodzić warunków i granic odpowiedzialności określonych w tym akcie prawnym, powołując się na prawo wewnętrzne<sup>56</sup>. W rzeczywistości różnica między tymi dwoma poglądami tyczy się jedynie roszczeń, które nie dotyczą ani śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera, ani wypadku – zgodnie bowiem z wąskim podejściem powód może oprzeć swoje roszczenie na prawie wewnętrznym. Z kolei w myśl szerokiego podejścia nie przysługuje mu żaden potencjalny środek ochrony prawnej<sup>57</sup>.

53. W niniejszej sprawie, jak wyjaśnię to w poniższej sekcji, moim zdaniem roszczenie takie jak to wysunięte przez DB przeciwko Austrian Airlines jest obiektywnie związane z uszkodzeniem ciała pasażera spowodowanym wypadkiem w rozumieniu art. 17 ust. 1. W związku z tym Trybunał nie musi dokonywać wyboru między szerokim a wąskim podejściem. Niezależnie od tego, które z tych podejść jest prawidłowe, owo roszczenie podlega, *w każdym razie*, wyłącznie tej konwencji i jest przez nią zablokowane ze względu na upływ terminu przedawnienia<sup>58</sup>.

54. Moim zdaniem chwalebny przejawem powściągliwości sądowej byłoby poprzestanie przez Trybunał na tym oczywistym wniosku oraz powstrzymanie się przed zajęciem ostatecznego stanowiska na temat szerszej kwestii zakresu wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej. Niewykluczone, że w przyszłości przed Trybunałem zawisną sprawy, w których będzie on musiał połączyć tę żabę. Przykładem mogą być skargi o dyskryminację wnoszone przez pasażerów przeciwko przewoźnikom lotniczym. Gdy Trybunał stanie przed koniecznością rozpoznania takiej sprawy, o ile w ogóle to nastąpi, najlepszym rozwiązaniem będzie wydanie rozstrzygnięcia w składzie wielkiej izby po uważnym rozważeniu wszystkich przedstawionych powyżej aspektów.

### ***B. Obrażenia w rodzaju tych, których doznał DB, należy uznać za spowodowane „wypadkiem” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej (w przedmiocie pytania pierwszego)***

55. W poprzedniej sekcji wskazałem już, że roszczenie takie jak to wysunięte przez DB wobec Austrian Airlines moim zdaniem podlega wyłącznie konwencji montrealskiej, ponieważ obiektywnie wykazuje związek z hipotezą normy zawartej w art. 17 ust. 1 tej konwencji. Dlatego

<sup>56</sup> To znaczy w przypadku „zbiegu” podstaw powództwa (zob. pkt 26 niniejszej opinii).

<sup>57</sup> Porównaj pkt 31, 32 niniejszej opinii.

<sup>58</sup> Tymczasem jak już wyjaśniłem, Trybunał musiałby zająć stanowisko w kwestii wyłączności jedynie wówczas, gdyby obrażeń w rodzaju tych, których doznał DB, nie można było uznać za spowodowane „wypadkiem”. Dlatego właśnie sąd odsyłający pragmatycznie podniósł tą kwestię jedynie pomocniczo.

też powód nie może obejść ustanowionego w niej dwuletniego terminu zawitego w drodze powołania się na prawo wewnętrzne. W dalszej części wyjaśnię moje stanowisko w tym przedmiocie.

56. W postępowaniu głównym poza sporem pozostaje, że roszczenie DB jest związane z „uszkodzeniem ciała”, mianowicie z poważnymi oparzeniami doznanymi przez pasażera (konkretnie – samego DB) podczas lotu międzynarodowego objętego ogólnym zakresem stosowania konwencji montrealskiej, co zostało wyjaśnione w pkt 18 niniejszej opinii, oraz że do zdarzenia lub zdarzeń doprowadzających do powstania tych obrażeń doszło na pokładzie statku powietrznego. Jedyna sporna kwestia dotyczy tego, czy owe obrażenia należy w świetle prawa uznać za spowodowane „wypadkiem” w rozumieniu art. 17 ust. 1.

57. W tym względzie przypominam, że podczas lotu statkiem powietrznym, którym DB podróżował do Wiednia, doszło do niezamierzonego upadku dzbanka z wózka do podawania posiłków, który był manewrowany między rzędami siedzeń przez personel pokładowy. Gorąca kawa, która się z niego wylała, poważnie poparzyła DB<sup>59</sup>.

58. Jak zauważa sąd odsyłający, tego rodzaju niefortunne zdarzenie niewątpliwie kwalifikuje się jako „wypadek” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Jest tak niezależnie od tego, czy zastosujemy definicję tego pojęcia sformułowaną wiele lat temu przez United States Supreme Court (sąd najwyższy Stanów Zjednoczonych) w wyroku w sprawie Air France przeciwko Saks<sup>60</sup> („nieoczekiwane lub nietypowe zdarzenie lub sytuacja, zewnętrzne w stosunku do pasażera”), czy też nową definicję przyjętą przez Trybunał w wyroku Niki Luftfahrt („nieprzewidziane nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę”)<sup>61</sup>. Oczywiście jest bowiem, że gdy ktoś wchodzi na pokład statku powietrznego, to ani nie oczekuje, ani nie spodziewa się, iż podczas lotu z dzbanka wyleje się na niego gorąca kawa<sup>62</sup>.

59. DB nie podważa tego wniosku<sup>63</sup>. Niemniej jednak w postępowaniu przed sądem odwoławczym i sądem odsyłającym powód sformułował swoje roszczenie w ten sposób, że dotyczy ono nie tyle owego „wypadku”, co zdarzeń po nim następujących. Zgodnie bowiem z koncepcją naprawienia szkody, na którą powołuje się DB, jego roszczenie ma inne źródło, którym jest jakoby<sup>64</sup> niewystarczająca i nieodpowiednia pierwsza pomoc medyczna, która została mu udzielona przez personel pokładowy w związku z doznanymi obrażeniami<sup>65</sup>, z naruszeniem obowiązku dochowania należytej staranności spoczywającym na przewoźnikach w ich stosunkach z pasażerami. Ta przyczyna, która jest *odrębna* od pierwotnego „wypadku”, doprowadziła do powstania *odmiennych* obrażeń, mianowicie do spotęgowania jego oparzeń. DB domaga się naprawienia wyłącznie tej właśnie szkody.

60. W związku z tym zdaniem DB jego roszczenie, zgodnie ze sformułowaną przezeń jego podstawą, dotyczy wyłącznie uszkodzenia ciała spowodowanego nie „przypadkowym” upadkiem dzbanka z gorącą kawą, lecz późniejszą reakcją załogi. Dlatego też owo roszczenie nie podlega

<sup>59</sup> Zobacz pkt 10 niniejszej opinii.

<sup>60</sup> Wyrok US Supreme Court (sądu najwyższego Stanów Zjednoczonych) z dnia 4 marca 1985 r. (470 U.S. 392 (1985)) (zwany dalej „wyrokiem Air France przeciwko Saks”).

<sup>61</sup> Punkt 35.

<sup>62</sup> Zobacz analogicznie wyrok Niki Luftfahrt, pkt 14, 43.

<sup>63</sup> Zobacz pkt 14 niniejszej opinii.

<sup>64</sup> Pragnę podkreślić, że na obecnym etapie postępowania głównego nie zostało to dowiedzione. Austrian Airlines kwestionuje bowiem te okoliczności (zob. przypis 8), zaś sąd odsyłający zauważa, że w razie uznania ich za istotne dla powodzenia roszczenia DB, w tym względzie konieczne byłoby przedstawienie dalszych dowodów i dokonanie dalszych ustaleń.

<sup>65</sup> Aby zapoznać się z bardziej szczegółowym opisem, zob. przypis 8 do niniejszej opinii.

art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, a tym samym może się opierać na prawie austriackim, z uwzględnieniem określonych w nim warunków, w szczególności zaś przewidzianego w nim terminu przedawnienia.

61. W świetle tej argumentacji sąd odsyłający zastanawia się, w pytaniu pierwszym, czy upadek dzbanka z gorącą kawą i pierwszą pomoc medyczną, która została następnie udzielona przez załogę w związku z oparzeniami, należy traktować jako odrębne przyczyny obrażeń, czy też jako części składowe jednego „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej.

62. Moim zdaniem pytanie pierwsze trzeba nieco przeformułować. W sprawie w postępowaniu głównym, gdy spojrzeć na nią przez pryzmat argumentu przytoczonego przez DB, podniesiono bowiem w sposób oczywisty kwestię *związku przyczynowego*. Zasadniczo rozstrzygnięcie, czy roszczenie powoda wchodzi w zakres art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej i czy jako takie podlega wyłącznie temu aktowi prawnemu, zależy od tego, czy pierwotny wypadek, który miał miejsce na pokładzie statku powietrznego, a więc upadek dzbanka, można uznać za „powodujący”, w rozumieniu tego postanowienia, obrażenia w związku z którymi domaga się on naprawienia szkody, z zastrzeżeniem, że w międzyczasie załoga udzieliła jeszcze pierwszej pomocy medycznej. Do tej kwestii należy odnieść się w taki właśnie sposób<sup>66</sup>. Nieodpowiednie byłoby natomiast jej badanie niejako pośrednio, w kontekście pojęcia „wypadku”, i rozważanie, czy te dwa odrębne czynniki należy traktować jako jedno zdarzenie na potrzeby stosowania owego postanowienia<sup>67</sup>.

63. W związku z tym w dalszej części niniejszej opinii wyjaśnię, dlaczego, na potrzeby stosowania art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, należy uznać, że, pod względem prawnym, „przypadkowy” upadek dzbanka „spowodował” uszkodzenie ciała, którego dotyczy roszczenie DB, niezależnie od faktu, iż do powstania tych obrażeń mogło się też przyczynić następcze udzielenie pierwszej pomocy medycznej (rozdział 1)<sup>68</sup>. Ponadto z uwagi na fakt, że w postępowaniu przed Trybunałem Austrian Airlines podniosła kwestię tego, czy w każdym razie owo drugie zdarzenie również może samo w sobie zostać uznane za „wypadek” w rozumieniu tego postanowienia, odnośę się pokrótce do tego problemu dla pełności wyводу (rozdział 2).

<sup>66</sup> W tym miejscu można zasadnie się zastanawiać, w jaki sposób Trybunał miałby, w postępowaniu prejudycjalnym uregulowanym w art. 267 TFUE, którego przedmiot jest ograniczony do kwestii wykładni prawa Unii, odnieść się do pytania, czy należy uznać, że dany wypadek „spowodował” określoną szkodę w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Moim zdaniem *może on to uczynić*, ale jedynie w pewnym stopniu. Jak bowiem wyjaśnię w kolejnej części, badanie związku przyczynowego sprowadza się do udzielenia odpowiedzi na dwa pytania. *Po pierwsze*, należy rozstrzygnąć, czy „wypadek” przyczynił się, czy też nie, do powstania szkody (zob. pkt 66–68 niniejszej opinii). Chodzi tutaj, rzecz jasna, o kwestię faktyczną, która powinna zostać wyjaśniona przez sąd krajowy w każdej jednej sprawie. W niniejszym przypadku nie jest ona przedmiotem sporu (zob. pkt 75). *Drugim* aspektem badanym przy ustalaniu istnienia związku przyczynowego jest to, czy „wypadek” jest wystarczająco powiązany z daną szkodą, aby uzasadnić, pod względem prawnym, stosowanie art. 17 ust. 1 (zob. pkt 69–74). Chodzi tutaj o kwestię prawa (Unii) – jedyną, która ma w tym przypadku znaczenie (zob. pkt 77 i nast.). Można się także zastanawiać, czy Trybunał *powinien to uczynić*. W pkt 77 mojej opinii w sprawie Austrian Airlines (Zwolnienie przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności) przedstawiłem już szczegółowo zastrzeżenia, jakie wzbudza we mnie udzielanie przez Trybunał, w postępowaniu prejudycjalnym, odpowiedzi na pytania uwarunkowane bardzo szczegółowymi i specyficznymi okolicznościami faktycznymi. Zważywszy jednak na to, że niniejsza sprawa jest pierwszą, która dotyczy przewidzianego w art. 17 ust. 1 wymogu istnienia związku przyczynowego, a także mając na względzie jej walor poglądowy, który może być przydatny w przyszłych sprawach, uważam, iż w tym przypadku jest to użyteczne i odpowiednie.

<sup>67</sup> Według mnie o sztuczności tego podejścia świadczy fakt, że Austrian Airlines i Komisja odpowiadają na pytanie, czy upadek dzbanka i późniejsze udzielenie pierwszej pomocy medycznej należy traktować jako jeden „wypadek”, rozumując w kategoriach będących z natury kategoriami związku przyczynowego, o czym będzie jeszcze mowa w odpowiednich miejscach niniejszej opinii. Nawet rząd niemiecki, który analizuje, po pierwsze, czy owe dwa zdarzenia można uznać za jeden „wypadek” oraz, po drugie, czy da się uznać, że szkody poniesione przez DB zostały „spowodowane” upadkiem dzbanka, przyjmuje w odniesieniu do obu tych elementów zasadniczo ten sam tok rozumowania. W rzeczywistości sam sąd odsyłający omawia tę kwestię w postanowieniu odsyłającym z perspektywy związku przyczynowego.

<sup>68</sup> W tym względzie podzielał pogląd wyrażony w postępowaniu głównym przez sąd odwoławczy (zob. pkt 13 niniejszej opinii).



1. W przedmiocie konieczności uznania, że, pod względem prawnym, „przypadkowy” upadek dzbanka „spowodował” uszkodzenie ciała w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej

64. Na wstępie warto podkreślić, że choć art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej nie precyzuje, w jakich sytuacjach można uznać, iż dany wypadek „spowodował” śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera, oraz że owa konwencja zasadniczo nie definiuje tego pojęcia, to nie oznacza to, iż należy je interpretować przez odesłanie do prawa wewnętrznego mającego zastosowanie do rozpatrywanej umowy przewozu<sup>69</sup>, jak sugerują to DB i Austrian Airlines. W rzeczywistości, mając na uwadze fakt, że owej konwencji przyświeca cel polegający na zagwarantowaniu jednolitości<sup>70</sup> oraz że nie stanowi ona inaczej<sup>71</sup>, rzeczonemu pojęciu należy nadać autonomiczną wykładnię w świetle reguł interpretacji ustanowionych w konwencji wiedeńskiej<sup>72</sup>. Autonomiczność względem prawa wewnętrznego nie powinna jednak oznaczać jego całkowitego zignorowania. Co się tyczy podstawowej instytucji prawa odpowiedzialności cywilnej, jakim jest związek przyczynowy – której swoistych cech nie da się, z zachowaniem uczciwości intelektualnej, wywieść ze „zwykłego znaczenia” tego pojęcia, „kontekstu”, w jakim zostało ono użyte, oraz „przedmiotu i celu” samej konwencji montrealskiej – należy również posiłkować się ogólnymi zasadami wspólnymi porządkom prawnym państw-stron<sup>73</sup>.

65. Zgodnie z tymi regułami interpretacji oraz w świetle owych zasad, uważam, tak samo jak wszyscy interwenienci w postępowaniu przed Trybunałem, że w celu ustalenia, w każdym konkretnym przypadku, czy można uznać, iż dany „wypadek” „spowodował” powstanie po stronie pasażera szkody, której dotyczy roszczenie, należy kolejno po sobie zastosować *dwa uzupełniające się kryteria*.

66. Austrian Airlines, rząd niemiecki i Komisja podnoszą, że pierwsze kryterium wynika bezpośrednio ze zwykłego znaczenia użytego w art. 17 ust. 1 czasownika „powodować”, który oznacza „sprawiać, że coś zaczyna się dziać”. To kryterium ma charakter *faktyczny*. Odpowiada ono koncepcji przyczynowości, która w porządkach prawnych państw-stron jest określana mianem „teorii przyczyny sine qua non”, „teorii jedyne go czynnika odróżniającego” lub „teorii równoważności warunków”. W myśl tego kryterium każde zachowanie lub zdarzenie, które w rzeczywistości stanowi niezbędny warunek zaistnienia danej szkody, to znaczy „czynnik odróżniający”, bez którego owa szkoda nie powstałyby, uważa się za powodującą tę szkodę. Z uwagi na to, że każda szkoda jest rezultatem splotu wielu czynników, z których każdy przyczynia się do jej powstania<sup>74</sup>, na gruncie kryterium „jedyne go czynnika odróżniającego”

<sup>69</sup> W niniejszym przypadku byłoby to prawo austriackie, które znajduje zastosowanie na mocy art. 5 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz.U. 2008, L 177, s. 6).

<sup>70</sup> Warunki odpowiedzialności przewoźnika, przynajmniej w sprawach dotyczących wypadków, niewątpliwie stanowią część zasad międzynarodowego przewozu lotniczego, które miała ujednoclić konwencja montrealaska (zob. pkt 44, 45 niniejszej opinii). Ocena jednego z tych warunków przez odniesienie do *lex contractus* zagrażałaby temu celowi zagwarantowania jednolitości, gdyż wówczas odpowiedzialność mogłaby być różna w zależności od sądu, przed który wytoczono by powództwo (ponieważ poszczególne normy kolizyjne obowiązujące w porządkach prawnych państw-stron mogłyby wskazywać na odmienne *leges contractus*), a w ostatecznym rozrachunku – od treści norm takiego prawa.

<sup>71</sup> W przypadku niektórych zagadnień konwencja montrealaska odsyła w sposób wyraźny (zob. w szczególności art. 33 ust. 4) lub dorozumiany (zob. art. 29 zdanie pierwsze – „[...] bez uszczerbku [...]”) do prawa wewnętrznego. Nie jest tak jednak w odniesieniu do wymogu istnienia związku przyczynowego, o którym mowa w jej art. 17 ust. 1.

<sup>72</sup> Zobacz analogicznie wyrok z dnia 20 października 2022 r., *Laudamotion*, C-111/21, EU:C:2022:808, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo.

<sup>73</sup> Zobacz moja opinia w sprawie *Austrian Airlines* (Zwolnienie przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności) (pkt 72).

<sup>74</sup> Typowym przykładem może być potrącenie pieszego przez rowerzystę. Do zdarzenia dochodzi ze względu na splot takich czynników jak prędkość roweru, usterka jego układu hamulcowego, brak czujności po stronie pieszego itp.

przyjmuje się iż ma ona nie *jedną* przyczynę, ale *wiele* przyczyn. W istocie wszystkie te czynniki uważa się za faktyczne przyczyny powstania owej szkody, czy też za „ogniwa” „łańcucha przyczynowego” prowadzącego do jej wystąpienia<sup>75</sup>.

67. W związku z tym na potrzeby stosowania art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej pierwsze kryterium jest spełnione wówczas, gdy dany „wypadek” w rzeczywistości stanowi niezbędny warunek powstania u pasażera obrażeń, których dotyczy roszczenie, a więc zdarzenie stanowiące „czynnik odróżniający”, bez którego nie doznałby on tych obrażeń. Oznacza to również, że jest wystarczające, aby „wypadek” stanowił *jedną* z czynników, które przyczyniły się do wystąpienia takiej szkody, a więc „ogniwo” „łańcucha przyczynowego” prowadzącego do jej powstania. Jak zauważył sąd odsyłający, takie podejście zostało w sposób wyraźny przyjęte w szczególności przez United States Supreme Court (sąd najwyższy Stanów Zjednoczonych) w wyroku *Air France przeciwko Saks*<sup>76</sup>.

68. Uważam, że pierwsze kryterium jest spójne zarówno z celem ochrony konsumentów<sup>77</sup>, jak i z przyświecającym konwencji montrealskiej celem polegającym na zagwarantowaniu jednolitości. W tym względzie przeanalizujemy hipotetyczną sytuację uszkodzenia ciała pasażera, które stanowi rezultat splotu –przynajmniej – dwóch czynników, mianowicie, po pierwsze, istniejącego u tego pasażera stanu zdrowia, ze względu na który ryzyko wystąpienia u niego zawału serca było wyższe, oraz, po drugie, skrajnego stresu wywołanego „przypadkowym” lądowaniem awaryjnym samolotu, który to stres doprowadził do tego zawału. W takim scenariuszu z jednej strony zastosowanie opisanego powyżej kryterium przyczynia się do tego, że poszkodowany może łatwo uzyskać odszkodowanie<sup>78</sup> na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, ponieważ wystarczająca jest sama okoliczność, iż „wypadek” stanowi jedno z „ogniw” „łańcucha przyczynowego”, który doprowadził do śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera. Jeżeli natomiast byłoby tak, że „wypadek” musi stanowić „jedyną/wystarczającą przyczynę”, czy też choćby „główną przyczynę” obrażeń pasażera, to dochodzenie roszczenia byłoby istotnie utrudnione. Gdyby w rozpatrywanym przykładzie należało zastosować pierwszą z tych alternatywnych przesłanek, to uzyskanie naprawienia szkody mogłoby być całkowicie wykluczone<sup>79</sup>. Z kolei wymóg zastosowania drugiej z nich prowadziłby do sytuacji niepewności. Wybór któregośkolwiek z dwóch powyższych czynników byłby bowiem dyskusyjny i jako taki mógłby sprowokować niekończącą się debatę między stronami sporu, zaś decyzja podjęta ostatecznie przez sąd byłaby w pewnym sensie arbitralna<sup>80</sup>. Z *drugiej strony* kryterium „jedynego czynnika odróżniającego” przyczynia się też do jednolitego stosowania owej konwencji – kwestia, czy roszczenie podlega art. 17 ust. 1, zależy wyłącznie od pewnego obiektywnego związku między

<sup>75</sup> Zobacz w szczególności, aby się zapoznać z analizą porównawczą systemów prawnych państw członkowskich Unii i Zjednoczonego Królestwa, C. Von Bar i in. (ed.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR); prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Munich, Sellier. European Law Publishers 2008, Volume IV, Book VI („Non contractual liability arising out of damage caused to another”), Chapter 4 („Causation”), s. 3566–3608.

<sup>76</sup> „Każda szkoda jest wynikiem całego łańcucha przyczynowego, dlatego wystarczy, że pasażer jest w stanie udowodnić, iż któreś z ogniw tego łańcucha stanowiło [»wypadek« w rozumieniu art. 17 ust. 1]”.

<sup>77</sup> Zobacz motyw trzeci konwencji montrealskiej.

<sup>78</sup> Niemniej jednak mogą się zdarzyć sytuacje, w których trudno będzie ustalić, że „gdyby nie” dany „wypadek”, to nie doszłoby do powstania konkretnych obrażeń. Zobacz na ten temat w szczególności D. Defossez, *Contaminated Air: Is the 'But For' Test Saving Air Carriers?*, *Air & Space Law* Vol. 44, 2019, No 2, s. 185–202.

<sup>79</sup> Ponieważ „przypadkowe” lądowanie samo w sobie nie spowodowałoby zawału serca u pasażera i nie doprowadziłoby do powstania u niego uszkodzenia ciała; taki skutek wystąpił dopiero wówczas, gdy w grę wszedł jeszcze istniejący u niego stan chorobowy.

<sup>80</sup> Zobacz podobnie wyrok United States Supreme Court (sądu najwyższego Stanów Zjednoczonych) z dnia 24 lutego 2004 r. w sprawie *Olympic Airways przeciwko Husain* (124 S.Ct. 1221).

obrażeniami doznanymi przez pasażera a „wypadkiem”, nie zaś od tego, na jaką przyczynę zaistnienia tych pierwszych powołuje się powód lub jaka jest ich przyczyna według przewoźnika; do tej kwestii powrócę jeszcze w dalszej części niniejszej opinii.

69. Niemniej jednak, jak w postępowaniu przed Trybunałem jednoznacznie podkreślili wszyscy uczestnicy oraz interwenienci, omówionego powyżej kryterium „jedynego czynnika odróżniającego” nie można, na gruncie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, stosować w sposób nieograniczony. W przeciwnym razie zakres stosowania tego postanowienia, a w ostatecznym rozrachunku przewidziany na jego podstawie zakres odpowiedzialności przewoźnika, byłby nadmiernie szeroki.

70. W tym względzie można rozważyć następujący hipotetyczny scenariusz: jeden z silników statku powietrznego przewożącego pewną drużynę narodową w piłce nożnej na mistrzostwa świata ulega „przypadkowemu” uszkodzeniu, w związku z czym konieczne jest lądowanie awaryjne. Podczas tego zdarzenia zawodnicy nie doznają uszkodzeń ciała, ale są nim, co zrozumiałe, wstrząśnięci. Trauma związana z tym „wypadkiem” narasta przez kolejny tydzień aż do czasu, gdy podczas meczu jeden z piłkarzy w rozkojarzeniu nie trafia w piłkę, traci równowagę, upada i skręca sobie kostkę; w przypadku takiego obrażenia uzasadnione mogłoby być dochodzenie wysokiego odszkodowania, zważywszy na fakt, że z pewnością w sposób niekorzystny odbiłoby się ono na możliwości dalszego udziału owego piłkarza w tej imprezie sportowej.

71. Mogło być tak, że gdyby nie ten pierwotny „wypadek”, to zawodnik nie doznałby takich uszkodzeń ciała. Niemniej jednak przyjęcie, że tego rodzaju obrażenia, których związek z „wypadkiem” jest bardzo daleki, są objęte regulacją art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, stanowiłoby przejaw nieuzasadnionego rozciągnięcia zakresu tego postanowienia. Ponadto jeżeli przewoźnicy lotniczy mieliby na jego podstawie ponosić odpowiedzialność za tak odległe w czasie skutki wypadków na pokładach ich statków powietrznych, to mógłby na nich zostać nałożony zbyt daleko idący obowiązek naprawienia szkody, który byłby trudny do określenia i obliczenia. „Sprawiedliwa równowaga interesów” pasażerów i przewoźników, do której osiągnięcia dążyli autorzy konwencji, nie byłaby zachowana<sup>81</sup>. Analogicznie w porządkach prawnych państw-stron co do zasady uznaje się, jak podkreślił DB, że kryterium „jedynego czynnika odróżniającego” nie wystarcza do utrzymania odpowiedzialności w rozsądnych granicach<sup>82</sup>.

72. Z tego powodu należy w każdym przypadku stosować drugie kryterium. Jest to kryterium *prawne* i jako takie wiąże się z wyborem w zakresie polityki prawa. Chodzi o ustalenie, czy związek przyczynowy między „wypadkiem” a obrażeniami doznanymi przez pasażera nie tylko spełnia kryterium „jedynego czynnika odróżniającego”, lecz jest wystarczająco istotny, tak że wydaje się uzasadnione i rozsądne, w świetle przedmiotu i celu konwencji montrealskiej, stosowanie art. 17 ust. 1 i pociągnięcie przewoźnika do odpowiedzialności na podstawie tego postanowienia. To kryterium odpowiada koncepcji „przyczynowości adekwatnej” charakterystycznej dla krajów, w których obowiązuje system kontynentalny, oraz „przyczynowości bezpośredniej” znanej w krajach systemu *common law*.

<sup>81</sup> Zobacz podobnie wyrok Niki Luftfahrt, pkt 40.

<sup>82</sup> Zobacz w szczególności: C. Von Bar i in. (ed.), *op.cit.*, s. 3570 i aby zapoznać się z analizą prawnoporównawczą regulacji obowiązujących w tym w państwach członkowskich, s. 3574–3585.

73. Ogólnie rzecz biorąc, w porządkach prawnych państw-stron<sup>83</sup>, na tle wszystkich czynników, które przyczyniły się do powstania konkretnej szkody, dane zachowanie lub zdarzenie zostanie uznane<sup>84</sup> za „adekwatną” lub „bezpośrednią”<sup>85</sup> przyczynę tej szkody, a tym samym za przyczynę dającą podstawę do wytoczenia powództwa, o ile stanowi ona naturalny skutek takiego zachowania lub zdarzenia. W tym zakresie klasycznym podkryterium jest to, które pozwala stwierdzić, czy dana szkoda stanowiła możliwy do przewidzenia skutek takiego zachowania lub zdarzenia, a więc czy hipotetyczny obserwator mógłby, z perspektywy czasu, w sposób uzasadniony przewidzieć, w świetle wszystkich okoliczności i dotychczasowego doświadczenia, że spowodują one taką szkodę. Innym blisko powiązaniem podkryterium, o którym wspomniał rząd niemiecki, jest to, które umożliwia ustalenie, czy da się uznać, że wystąpienie szkody stanowiło przejaw zmaterializowania się ryzyka nieodłącznie związanego z konkretnym zachowaniem lub zdarzeniem<sup>86</sup>. Żadne z tych podkryteriów nie jest spełnione, jeżeli wydaje się nieprawdopodobne, że dane zachowanie lub zdarzenie doprowadziłyby do powstania tej szkody oraz jeżeli wydaje się, iż została ona spowodowana jedynie wskutek zaistnienia szczególnie nietypowego lub dalece nadzwyczajnego ciągu zdarzeń. To kryterium prawne nie może być stosowane w sposób abstrakcyjny, lecz z uwzględnieniem jego jasnego i rozsądnego założenia programowego – o ile bowiem ludzie powinni zasadniczo odpowiadać za podejmowane przez siebie działania wyrządzające szkodę, o tyle odpowiedzialności cywilnej nie można w sposób uzasadniony przypisywać w odniesieniu do nazbyt daleko idących konsekwencji tychże działań.

74. W kontekście art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, jak jednoznacznie zasugerowali wszyscy uczestnicy i interwenienci<sup>87</sup>, oznacza to, że zakres stosowania tego postanowienia oraz zakres odpowiedzialności ponoszonej przez przewoźnika na jego podstawie są ograniczone do obrażeń będących możliwymi do przewidzenia skutkami danego „wypadku” – lub, ujmując rzecz innymi słowami, do obrażeń, których powstanie stanowiło przejaw zmaterializowania się ryzyka nieodłącznie związanego z takim zdarzeniem. To właśnie je należy uważać w świetle prawa za „spowodowane” danym „wypadkiem” w rozumieniu tego postanowienia. Za takowe nie należy natomiast uznać obrażeń, które jawią się, z perspektywy czasu, jako nieprawdopodobne skutki „wypadku” i są jego rezultatem tylko ze względu na zaistnienie szczególnie nietypowego lub dalece nadzwyczajnego ciągu zdarzeń. Również w tym zakresie to podejście przyjmują w szczególności sądy Stanów Zjednoczonych. W myśl ich orzecznictwa spełnienie wymogu istnienia związku przyczynowego, o którym mowa w art. 17 ust. 1, wymaga od powoda dowiedzenia nie tylko tego, że „wypadek” stanowi element „łańcucha przyczynowego”, który doprowadził do powstania po jego stronie szkody, ale także tego, że owo zdarzenie „bezpośrednio” spowodowało wystąpienie tej szkody<sup>88</sup>.

<sup>83</sup> Zobacz w szczególności, aby zapoznać się z analizą prawnoporównawczą regulacji obowiązujących w tym w zakresie w państwach członkowskich, C. Von Bar i in. (ed.), op.cit., s. 3574–3585.

<sup>84</sup> Może istnieć więcej niż jedna „adekwatna” lub „bezpośrednia” przyczyna szkody.

<sup>85</sup> W kontekście niniejszej sprawy terminy „adekwatny” i „bezpośredni” będą traktował jak synonimy, z pominięciem wszystkich niuansów wynikających z prawa krajowego.

<sup>86</sup> Zobacz, w odniesieniu do prawa amerykańskiego, *Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles)*, „Scope of liability – Proximate cause”, § 29. Rozważmy przykład studenta, który z powodu przeciągnięcia się zajęć wyszedł z uczelni później niż zwykle, a następnie został potrącony przez samochód podczas przechodzenia przez ulicę, w wyniku czego zmarł. Prowadzenie samochodu samo w sobie wiąże się z ryzykiem wypadku. Z kolei godzina zakończenia zajęć nie generuje takiego ryzyka. Pierwszy z tych czynników stanowi „adekwatną”/„bezpośrednią” przyczynę powstania szkody, podczas gdy drugi z nich, choć jest warunkiem koniecznym jej wystąpienia (przyczyna faktyczna), takiej przyczyny nie stanowi.

<sup>87</sup> Zobacz, aby zapoznać się z tym samym poglądem, E. Giesmulla, op.cit., s. 19, § 45.

<sup>88</sup> Zobacz między innymi wyrok United States District Court, S.D. New York (sądu pierwszej instancji dla południowej części stanu Nowy Jork, Stany Zjednoczone) z dnia 6 września 2007 r. w sprawie Zarlin przeciwko Air France (2007 WL 2585061 i przytoczone tam orzecznictwo).

75. W sprawie rozpoznawanej w postępowaniu głównym nie ulega wątpliwości, że pierwsze kryterium opisane powyżej jest spełnione. Zostało to zresztą ustalone przez sąd odsyłający. Oczywiście w ujęciu faktycznym gdyby nie „przypadkowy” upadek dzbanka z kawą, DB nie doznałby obrażeń, w związku z którymi domaga się naprawienia szkody – i jest tak nawet wówczas, gdy przyjmujemy tok rozumowania DB, w myśl którego w tym względzie należy odróżnić pierwotne oparzenia od ich późniejszego „spotęgowania”<sup>89</sup>. Jak bowiem zauważył ten sąd i wszyscy interwenienci, gdyby usunąć z równania upadek dzbanka z kawą, DB nie zostałby poparzony i, co oczywiste, nie mogłoby następnie dojść do „spotęgowania” jego – w takim przypadku – nieistniejących oparzeń.

76. Oczywiście nieudzielenie prawidłowej pierwszej pomocy medycznej, które zarzuca się załodze, można by – w razie gdyby ten fakt został udowodniony – uważać za kolejne „ogniwo” w „łańcuchu przyczynowym”, który doprowadził do tak zwanego „spotęgowania”. Gdy przyjmujemy, że, po pierwsze, załoga była prawnie zobowiązana zareagować na wystąpienie u DB oparzeń w pewien określony sposób, czy to ze względu na ciążyący na niej obowiązek dochowania należytej staranności w stosunkach z pasażerami<sup>90</sup>, czy też z uwagi na obowiązujące standardy branżowe<sup>91</sup>; po drugie, załoga zaniechała takiej reakcji; oraz że, po trzecie, jeżeli by jej nie zaniechała, to mogłaby złagodzić oparzenia DB, to można by zapewne uznać, iż, gdyby nie owo zaniechanie, te obrażenia nie wystąpiłyby w postaci, w jakiej się ostatecznie ujawniły, a więc, że nie zostałyby „spotęgowane” w takim znaczeniu, jakie przyjmuje DB. Ta uwaga jest jednak nieistotna. Jak wskazano w pkt 67 niniejszej opinii, do spełnienia pierwszego kryterium wystarczy, że „wypadek” stanowi *jeden* z czynników, które przyczyniły się do powstania rozpatrywanych obrażeń, natomiast nie musi on stanowić jedynej ich przyczyny.

77. Również drugie kryterium jest – mimo podejmowanych przez DB starań, aby przekonać Trybunał, że jest inaczej – w sposób oczywisty spełnione w niniejszej sprawie. Zasadniczo powód utrzymuje, że nie można uznać, iż „przypadkowy” upadek dzbanka z kawą stanowił „adekwatną” lub „bezpośrednią” przyczynę obrażeń, których dotyczy roszczenie, za które to obrażenia należy uznać „spotęgowanie” jego oparzeń, ponieważ nie stanowiły one „możliwych do przewidzenia” skutków owego „wypadku”. Według DB do tego spotęgowania doszło wyłącznie w rezultacie nietypowego ciągu zdarzeń. W istocie bowiem typowym następstwem sytuacji, w której osoba zostaje poparzona na pokładzie statku powietrznego, jest udzielenie jej wystarczającej

<sup>89</sup> Zobacz pkt 59 niniejszej opinii. O ile sąd odsyłający wydaje się zgadzać z tym wątkiem argumentacji DB (w istocie stanowi on założenie leżące u podstaw pytania pierwszego), o tyle ja napotykam w tym względzie na pewne trudności. To, co DB ujął w kategoriach dwóch odrębnych szkód, stanowi w rzeczywistości jedną i tę samą rzecz, mianowicie doznane przezeń oparzenia. Zarzucane nieudzielenie pierwszej pomocy medycznej przez załogę nie spowodowało „odrębnych” obrażeń we właściwym tego słowa znaczeniu, tak jak miałyby to miejsce na przykład wówczas, gdyby członek personelu pokładowego, zaopatrując rany oparzeniowe DB, nastąpił na jego stopę i złamał mu palce u nóg. Zachowanie załogi nie doprowadziło też do „spotęgowania” tych oparzeń, we właściwym tego słowa znaczeniu, jakim jest „uczynienie ich *bardziej poważnymi* niżli były”. Jak bowiem wyjaśnię w pkt 76, w niniejszej sprawie kluczowe jest ustalenie, czy załoga przez niedbalstwo nie złagodziła oparzeń DB, a więc czy nie uczyniła ich *mniej poważnymi* niż były one na samym początku bądź nie sprawiła, że rany oparzeniowe byłyby w stanie lepszym niż wówczas, gdyby goiły się w sposób naturalny. Niemniej jednak, jak zasygnalizowano powyżej, nawet jeżeli udzielenie pierwszej pomocy medycznej miałoby doprowadzić do powstania faktycznie odrębnej szkody, to przedstawiony w niniejszej opinii tok rozumowania nadal pozostawałby, mutatis mutandis, prawidłowy.

<sup>90</sup> W wielu systemach prawnych uznaje się, że w stosunkach z pasażerami przewoźnicy mają obowiązek dochowania należytej staranności. W szczególności zgodnie z prawem austriackim, które ma zastosowanie do przedmiotowej umowy przewozu (zob. przypis 69 do niniejszej opinii), zawarcie takiej umowy przewozu powoduje powstanie po stronie przewoźnika zobowiązania do zapewnienia pasażerom bezpieczeństwa (zob. moja opinia w sprawie Austrian Airlines (Zwolnienie przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności), przypis 5).

<sup>91</sup> W Unii Europejskiej standardy branżowe są zawarte w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. 1991, L 373, s. 4 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 1, s. 348), zmienionym rozporządzeniem nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. (Dz.U. 2006, L 377, s. 1), załącznik III. Zobacz w szczególności: OPS 1.745 (obowiązek wyposażenia statku powietrznego w łatwo dostępne do użycia apteczki pierwszej pomocy); OPS 1.755 (obowiązek wyposażenia statku powietrznego w ratunkowy zestaw medyczny); OPS 1.760 (obowiązek wyposażenia statku powietrznego w tlen pierwszej pomocy); OPS 1.1005 i OPS 1.1010 (szkolenie podstawowe i ciągłe personelu pokładowego dotyczące w szczególności zawartości apteczek pierwszej pomocy i korzystania z nich, zapasu tlenu pierwszej pomocy i ratunkowego wyposażenia medycznego).

i odpowiedniej pierwszej pomocy medycznej, która zapobiega spotęgowaniu u niej obrażeń. Należące do kategorii okoliczności nadzwyczajnych zaniechanie podjęcia takich czynności przez załogę miałyby stanowić „przyczynę zastępczą” powodującą przerwanie „ciągu zdarzeń” sięgającego pierwotnego „wypadku”.

78. Ten argument nie wytrzymuje jednak dogłębnej weryfikacji. W pierwszej kolejności należy w tym miejscu ponownie wskazać, że nawet gdyby pierwotne oparzenia DB należało odróżnić od ich „spotęgowania”, to owo „spotęgowanie” byłoby niewątpliwie możliwym do przewidzenia skutkiem poparzenia, ponieważ właśnie to „spotęgowanie” stanowiłoby – a w niniejszym przypadku prawdopodobnie stanowiło – efekt „naturalnego” procesu gojenia się ran oparzeniowych. Innymi słowy, jak ujął to rząd niemiecki, ryzyko „spotęgowania” oparzeń było elementem immanentnym już od chwili „przypadkowego” upadku dzbanka. Udzielona przez załogę pierwsza pomoc medyczna miała właśnie na celu zapobieżenie zmaterializowaniu się tego ryzyka. Istnieje zatem wyraźny i bliski związek „przyczynowo-skutkowy” między obrażeniami DB – przy czym ponownie zaznaczam, że jest tak nawet gdyby można/trzeba było wprowadzić między nimi rozróżnienie – a odnośnym „wypadkiem”.

79. Wyobraźmy sobie w tym miejscu scenariusz, który nie dotyczy wprawdzie przewozu pasażerów, lecz który moim zdaniem stanowi w tym względzie dobry przykład. Pewna osoba przez niedbalstwo upuszcza na zasłonę okienną zapaloną świecę w domu swojego sąsiada. Wybucha pożar. Wezwani do zdarzenia strażacy ze względu na niedbalstwo nie dysponują niezbędnym wyposażeniem i nie opanowują w sposób właściwy ognia. W rezultacie dom ulega spaleni. Jeżeliby przyjąć tok rozumowania DB, stanowiłoby to nieprawdopodobny skutek upuszczenia świecy, ponieważ gdyby strażacy dochowali należytej staranności i zdołali ugasić pożar, to dałoby się zminimalizować szkody, do jakich doszło w domu. Błąd logiczny jest tutaj oczywisty. Niewątpliwie dało się przewidzieć, że upuszczenie na zasłonę okienną zapalanej świecy może ostatecznie doprowadzić do spalenia domu. Innymi słowy, ten skutek końcowy w sposób oczywisty mieścił się „w granicach ryzyka” nieodłącznie związanego z owym działaniem.

80. W drugiej kolejności, wbrew temu, co twierdzi DB, w niniejszej sprawie jest tak, że o ile reakcja załogi na upadek dzbanka, gdyby udało się udowodnić, iż nie była ona wystarczająca, z pewnością mogłaby, jak już zresztą wskazałem, zostać uznana za kolejną przyczynę „spotęgowania” jego obrażeń, o tyle nie była ona tego rodzaju, iż mogłaby nawet „przerwać ciąg zdarzeń” sięgający uruchamiającego kolejne zdarzenia „wypadku”. Jak wynika z rozważań przedstawionych w pkt 73 i 74 niniejszej opinii, byłoby tak wyłącznie wówczas, gdyby zachowanie załogi było *szczególnie* nietypowe lub *dalece* nadzwyczajne do tego stopnia, że, z perspektywy czasu, hipotetycznemu obserwatorowi jawiłoby się ono – tak samo zresztą jak ostatecznie doznane obrażenia – jako *nieprawdopodobne*<sup>92</sup>. Tylko w takim przypadku przypisywanie tych obrażeń owemu „wypadkowi” byłoby, z punktu widzenia polityki prawa, nieuzasadnione. Poprzeczka jest więc zawieszona wysoko, a w sytuacji takiej jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym po prostu nie udało się jej przeskoczyć.

<sup>92</sup> Analogicznie w porządkach krajowych państw-stron w sytuacji, w której między pierwotnym bezprawnym działaniem pozwanego a szkodą poniesioną ostatecznie przez poszkodowanego ma miejsce ingerencja osoby trzeciej, to jej zachowanie jest uważane za „przyczynę zastępczą” jedynie wówczas, gdyby owo zachowanie jawiło się, z perspektywy czasu, jako *niemożliwe do przewidzenia lub nieprawdopodobne*. Jeżeli tak nie jest, to nie przerywa ono „łańcucha przyczynowego” sięgającego działania pozwanego. Klasycznym przykładem jest ten dotyczący osoby, która przez niedbalstwo pozostawia naładowaną broń na dziedzińcu szkolnym, skąd następnie bierze ją jedno z dzieci, po czym strzela z niej do swojego kolegi. W takiej sytuacji zachowanie dziecka nie przerywa „łańcucha przyczynowego” sięgającego pierwotnego niedbalstwa tejże osoby. W istocie gdy ktoś pozostawia broń na dziedzińcu szkolnym, to po prostu może racjonalnie przewidzieć, iż jakieś dziecko weźmie ją w swoje ręce oraz jej użyje. Zobacz w szczególności C. Von Bar i in. (ed.), op.cit., s. 3571–3572, 3578–3581.

81. Jak słusznie zauważają bowiem Austrian Airlines, rząd niemiecki oraz Komisja, sytuacja, w której członek personelu pokładowego, który mógł przejść szkolenie medyczne jedynie w ograniczonym zakresie i który ma inne obowiązki oraz musi opiekować się również innymi pasażerami, nie udziela, w potencjalnie stresujących warunkach, jakie zaistniały wskutek „wypadku”, poszkodowanemu pasażerowi wymaganej pomocy medycznej i nie poświęca mu wymaganej uwagi, raczej nie może, z perspektywy czasu, jawić się takiemu obserwatorowi jako nieprawdopodobna<sup>93</sup>. Nie jest ona na tyle „nietyпова” czy też „nadzwyczajna”. Jej zaistnienie jest prawdopodobne, ponieważ – w świetle doświadczenia – ludzie rutynowo popełniają w takich okolicznościach błędy. Podobnie za takową trudno jest uznać nieuzupełnienie przed lotem, ze względu na niedbalstwo, zestawu ratunkowego<sup>94</sup>.

82. Podobnie byłoby w przypadku osoby, która zostaje potrącona przez samochód kierowany w sposób niewłaściwy przez inną osobę, wskutek czego doznaje złamania ręki i musi się poddać operacji. W jej trakcie chirurg nie dochowuje należytej staranności i nie zachowuje należytej uwagi i nie udaje mu się złagodzić obrażeń lub potęguje te obrażenia albo nawet powoduje inne obrażenia. Zwykle w porządkach prawnych państw-stron tego rodzaju błędy lekarskie nie „przerywają ciągu zdarzeń” sięgającego pierwotnego niedbalstwa po stronie kierowcy, gdyż nie są one na tyle szczególnie nietyповe lub dalece nadzwyczajne, iż jawią się, z perspektywy czasu, jako nieprawdopodobne, ponieważ, niestety, błędy te się zdarzają<sup>95</sup>.

83. Moim zdaniem ta wykładnia wymogu istnienia związku przyczynowego, o którym mowa w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, w sytuacji takiej jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym, jest całkowicie zgodna z *systematyką, przedmiotem i celem* owej konwencji.

84. Po pierwsze, w ramach przewidzianego w konwencji montrealskiej systemu odpowiedzialności w przypadku „uszkodzenia ciała” doznanego przez pasażera, kwestia tego, czy personel przewoźnika, w razie „wypadku”, podjął wymagane kroki w celu zapobieżenia szkodzie, ma odgrywać rolę jedynie na etapie *obrony*, zgodnie z art. 21 ust. 2 lit. a) tej konwencji, na

<sup>93</sup> Aby uniknąć ewentualnych nieporozumień, pragnę podkreślić, że kwestia tego, czy zarzucane załozce nieudzielenie prawidłowej pierwszej pomocy medycznej było „możliwe do przewidzenia”, co należy rozstrzygnąć, aby ustalić, czy można uznać, iż „przypadkowy” upadek dzbanka z kawą w sposób adekwatny „spowodował” obrażenia u DB, jest zasadniczo odmienna od kwestii tego, czy nieudzielenie tej pomocy może samo w sobie stanowić „wypadek”, czyli – w świetle definicji tego pojęcia przyjętej przez Trybunał (zob. pkt 58) – „nieprzewidziane” zdarzenie (zob. sekcja B rozdział 2 niniejszej opinii). Wyobraźmy sobie sytuację, w której członek personelu pokładowego podaje pasażerowi kubek z gorącą kawą. Kubek ten zsuwa się ze stolika umieszczonego w fotelu pasażera, co skutkuje poparzeniem. Z jednej strony jest to, na potrzeby ustalenia istnienia związku przyczynowego, „możliwy do przewidzenia” przebieg zdarzeń. Rozsądny obserwator mógł się spodziewać, że dojdzie do takiej sytuacji. Ryzyko poparzenia jest nieodłącznie związane z czynnością podawania gorących napojów. Jeśli wziąć pod uwagę typowe okoliczności, takie jak ruch statku powietrznego, to zaistnienie sytuacji, w których kubek spada ze stolika, jest prawdopodobne i rzeczywiście zdarza się, że do nich dochodzi. Dlatego właśnie kubki z kawą podaje się niekiedy z wieczkiem. Z drugiej strony zsuniecie się kubka, gdy faktycznie do niego dochodzi, można w dalszym ciągu traktować w kategoriach „nieprzewidzianego zdarzenia”, a tym samym – „wypadku”, ponieważ poszkodowany pasażer (o ile nie jest wszechwiedzący) nie wiedział, przed zaistnieniem tego zdarzenia, że nastąpi ono w tym konkretnym momencie. Podsumowując, wiele „wypadków” jest tego rodzaju, że choć są one „nieprzewidziane”, to jednak pozostają „możliwe do przewidzenia”.

<sup>94</sup> Z kolei, jak sugeruje rząd niemiecki w swoich uwagach, jeżeli po upadku dzbanka z kawą członek personelu pokładowego, który zaopatrywał rany odniesione przez DB, doznałby z jakiegoś niewytłumaczonego powodu napadu szału i celowo pobił pasażera, to takie zachowanie niewątpliwie jawiłoby się, z perspektywy czasu, jako niemożliwe do przewidzenia/ nieprawdopodobne.

<sup>95</sup> W tym scenariuszu kierowca mógłby zostać pociągnięty do odpowiedzialności za *wszystkie* doznane szkody (zob. w szczególności wyrok Cour de cassation (sądu kasacyjnego, Francja) z dnia 27 stycznia 2000 r. (No 97–20.889)), niezależnie od faktu, że poszkodowanemu potencjalnie przysługiwałoby również roszczenie wobec lekarza *tylko* w odniesieniu do drugich obrażeń. Zobacz w szczególności aby zapoznać się z analizą prawnoporównawczą regulacji obowiązujących w tym w zakresie w państwach członkowskich, C. Von Bar i in. (ed.), op.cit., s. 3574–3585.

potrzeby ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika na podstawie art. 17 ust. 1<sup>96</sup>. W związku z tym w myśl zasad logiki tego aspektu nie należy brać pod uwagę na wcześniejszym etapie, gdy ocenia się, czy można uznać, iż ów „wypadek” „spowodował” tę szkodę, a zatem, czy rozpatrywane roszczenie podlega drugiemu z tych postanowień.

85. Po drugie, ta wykładnia przyczynia się do osiągnięcia założonej przez autorów konwencji montrealskiej „sprawiedliwej równowagi interesów” pasażerów i przewoźników. Pozwala ona zapewnić, że w razie wysunięcia roszczenia o naprawienie szkody na podstawie art. 17 ust. 1 owej konwencji w przewidzianym w niej dwuletnim terminie zawitym powód może na podstawie tego postanowienia uzyskać naprawienie szkody w związku z *całością* powodujących szkodę skutków, których przyczynę „bezpośrednią” stanowi odnośny „wypadek”, nawet jeśli takowe mogły wystąpić, częściowo, wskutek późniejszego udzielenia nieodpowiedniej lub niewystarczającej pierwszej pomocy medycznej<sup>97</sup>. Jednocześnie taka odpowiedzialność nie byłaby nadmiernie rozszerzona, lecz uzasadniona i racjonalna, biorąc pod uwagę znaczenie, jakie w ujęciu całościowym należy przypisywać „wypadkowi”<sup>98</sup>.

86. Po trzecie, uważam, tak samo jak sąd odsyłający i Komisja, że owa wykładnia przyczynia się również do jednolitego stosowania konwencji montrealskiej. W tym względzie należy przypomnieć, jak zauważyłem w sekcji pierwszej niniejszej opinii, że ów akt prawny ustanawia system odpowiedzialności o charakterze bezwzględnie wiążącym. W związku z tym, jak zostało to wskazane w pkt 68 niniejszej opinii, kwestia tego, czy roszczenie podlega jej art. 17 ust. 1, powinna być rozstrzygana nie w świetle tego, jak została sformułowana przez powoda jego podstawa, lecz w sposób obiektywny, przez pryzmat rzeczywistego stanu faktycznego. Zaproponowana przez mnie wykładnia pozwala zagwarantować właśnie to, że za każdym razem, gdy roszczenie będzie dotyczyło obrażeń, które są obiektywnie i ściśle związane z „wypadkiem”,

<sup>96</sup> Zgodnie z tym postanowieniem „[p]rzewoźnik 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 100000 Specjalnych Praw Ciągnięcia, jeśli przewoźnik udowodni, że [...] taka szkoda nie została spowodowana niedbalstwem [...] jego pracowników lub agentów”. W istocie bowiem kwestia, czy personel przewoźnika dochował należytej staranności i przestrzegał standardów branżowych po tym, jak doszło do „wypadku”, jest tradycyjnie analizowana w świetle tego uregulowania. Zobacz na przykład wyrok United States District Court, S.D. Florida (sądu pierwszej instancji dla południowej części stanu Floryda, Stany Zjednoczone) z dnia 10 marca 2018 r. w sprawie Quevedo przeciwko Iberia Lineas Aereas de España, Sociedad Anónima Operadora Co. (2018 WL 776754).

<sup>97</sup> Konkretnie oznacza to, że gdyby było na przykład tak, iż DB wysunąłby roszczenie w terminie zawitym przewidzianym w konwencji montrealskiej, to mógłby na podstawie art. 17 ust. 1 uzyskać naprawienie szkody w związku z *całością* doznanych szkód, skoro nawet jakoby odrębne skutki udzielenia pierwszej pomocy medycznej są jednak w sposób „adekwatny” lub „bezpośredni” związane z „przypadkowym” upadkiem dzbanka z kawą. Przyjęcie natomiast przeciwnej wykładni byłoby bardziej obciążające dla pasażerów. Oznaczałoby to, że aby uzyskać naprawienie szkody w całości w podobnej sytuacji, pasażer musiałby powołać się na – i wykazać – nie tylko jedną, lecz *dwie* podstawy powództwa. Zamiast po prostu wykazać, że doszło do rozlania gorącego napoju, musiałby on również *udowodnić*, że reakcja załogi nosiła znamiona niedbalstwa – a to zadanie nie zawsze jest łatwe, jak wyjaśniono w punkcie 95 niniejszej opinii.

<sup>98</sup> Wydaje się to tym bardziej uzasadnione w sytuacji, w której nieodpowiedniej pierwszej pomocy medycznej udziela personel przewoźnika. Niemniej jednak nawet w przypadku, w którym pierwsza pomoc medyczna zostałaby udzielona na przykład przez pielęgniarkę przypadkowo znajdującą się na pokładzie, przewoźnik w dalszym ciągu powinien ponosić odpowiedzialność na podstawie art. 17 ust. 1 w związku z *całością* obrażeń doznanych przez pasażera, ponieważ, jak wykazałem w niniejszej opinii, można uznać, że „wypadek” „spowodował” je wszystkie w rozumieniu tego postanowienia. Prawdą jest, że w takim scenariuszu pasażerowi mogłoby również przysługiwać roszczenie wobec pielęgniarki, gdyż jej działania także spowodowały szkodę. Byłaby to jednak kwestia prawa wewnętrznego, bowiem konwencja montrealaska reguluje jedynie roszczenia z tytułu odpowiedzialności cywilnej wysuwane wobec przewoźników lotniczych.



wprawny pełnomocnik nie będzie w stanie obejść konwencji, a w szczególności zakreślonego w niej dwuletniego terminu zawitego na wszczęcie postępowania, poprzez zřeczne rozdzielenie, tak jak zamierzał to uczynić DB<sup>99</sup>, owych obrażeń od tego zdarzenia<sup>100</sup>.

*2. W przedmiocie tego, czy nieudzielenie przez załogę odpowiedniej i wystarczającej pierwszej pomocy medycznej może samo w sobie stanowić „wypadek”*

87. W swoich uwagach Austrian Airlines podniosła, że nawet gdyby nie dało się uznać, pod względem prawnym, iż upadek dzbanka z kawą „spowodował” obrażenia, których dotyczy roszczenie DB, to taki wniosek pozostawałby nieistotny. W ocenie tego przewoźnika czynnik, który powód wskazał jako rzeczywistą „przyczynę” tychże obrażeń, mianowicie pierwszą pomoc medyczną udzieloną przez personel pokładowy, kwalifikuje się sam w sobie jako „wypadek” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. W związku z tym roszczenie DB w każdym przypadku, nawet na gruncie wąskiego podejścia do zagadnienia wyłączności tego aktu prawnego<sup>101</sup>, mieściłoby się w zakresie jego stosowania i byłoby zablokowane jako przedawnione.

88. Ta kwestia zasadniczo różni się od zagadnienia, o wyjaśnienie którego zwrócił się sąd odsyłający. Nie chodzi już o problematykę związku przyczynowego jako takiego, lecz o kwalifikację prawną danego zachowania załogi. Ponadto ta kwestia nie była przedmiotem merytorycznej dyskusji w postępowaniu przed Trybunałem. W rzeczywistości DB i Austrian Airlines jedynie pobieżnie odniosły się do niej w swoich uwagach. Co jednak najważniejsze, jak wyjaśnię w następnym punkcie, na potrzeby niniejszej sprawy nie jest konieczne, aby się do niej ustosunkowywać. Ze wszystkich tych powodów apeluję do Trybunału, aby nie wchodził w tę dyskusję. Gdyby jednak Trybunał się na to zdecydował, pokrótce i pomocniczo przeanalizuję tę kwestię.

89. Ogólnie rzecz ujmując, jeżeli – tak jak w sprawie w postępowaniu głównym – podczas lotu międzynarodowego dochodzi do „wypadku”, takiego jak niezamierzony upadek na pasażera dzbanka z gorącą kawą, którego skutkiem jest powstanie obrażeń ciała, nie trzeba rozważać, czy następcze nieudzielenie przez załogę prawidłowej pierwszej pomocy medycznej w celu zaopatrzenia obrażeń również można zakwalifikować w ten sposób. Jak wyjaśniono w poprzedniej części niniejszej opinii, okoliczność, że pierwotny „wypadek” „adekwatnie” lub „bezpośrednio” przyczynił się do wystąpienia tych obrażeń, jest wystarczająca na potrzeby stosowania art. 17 ust. 1 – niezależnie od tego, czy chodzi o zobowiązanie przewoźnika do naprawienia szkody poniesionej przez poszkodowanego, czy – tak jak w sprawie w postępowaniu

<sup>99</sup> Ta podjęta przez pełnomocnika gra jest w niniejszym przypadku oczywista, skoro wydaje się, że DB na kolejnych etapach procesu modyfikował swoje żądania, potencjalnie w celu niedopuszczenia do zastosowania konwencji (por. pkt 11, 14 niniejszej opinii).

<sup>100</sup> Zobacz, aby zapoznać się z bardzo podobnym przypadkiem, wyrok United States Court of Appeals, Second Circuit (sądu apelacyjnego Stanów Zjednoczonych dla 2. okręgu) z dnia 5 stycznia 1998 r. w sprawie Fishman przeciwko Delta Air Lines, Inc. (132 F.3d 138). Analizowano w nim sytuację, w której dziecko doznało podczas lotu poparzeń wskutek niezamierzonego oblania go wrzątkiem przez członka personelu pokładowego. Niewątpliwie doszło tutaj do „wypadku” w rozumieniu art. 17 (ówczesnie obowiązującej) konwencji warszawskiej. Pasażerka i jej matka wytoczyły przeciwko przewoźnikowi powództwo o ustalenie odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną wskutek niedbalstwa, ale uczyniły to ponad dwa lata po tym zdarzeniu. Aby uchylić się przed konsekwencjami stwierdzenia, że ich roszczenie jest zablokowane przez ową konwencję, powódki, podobnie jak DB w postępowaniu głównym, wskazały, iż „przyczyną” obrażeń nie był sam „wypadek”, lecz stanowiąca rzekomo przejaw niedbalstwa późniejsza odmowa udzielenia przez załogę pierwszej pomocy medycznej. Sąd krajowy odrzucił ten argument i wskazał, że „podstawą roszczeń [...] [było] poparzenie [dziecka]. [...] Przyczyna sprawcza, mianowicie »wypadek«, nie może zostać sztucznie oddzielona od skutków, do wystąpienia których ona prowadzi [...], w celu niedopuszczenia do zastosowania konwencji warszawskiej”.

<sup>101</sup> Pragnę przypomnieć, że przyjęcie „szerokiego” podejścia do zagadnienia wyłączności konwencji oznaczałoby, iż roszczenie DB jest zablokowane po prostu z tego powodu, że dotyczy ono obrażeń doznanych na pokładzie statku powietrznego, bez względu na to, czy zostały one, czy też nie, spowodowane „wypadkiem” w rozumieniu art. 17 ust. 1.

głównym – oddalenie roszczenia tego ostatniego ze względu na fakt, iż jest ono zablokowane przez konwencję. Zbyteczne byłoby dalsze badanie „łańcucha przyczynowego”, który doprowadził do powstania obrażeń, w celu zidentyfikowania innego „wypadku” (innych „wypadków”)<sup>102</sup>.

90. Ta kwestia staje się istotna jedynie w sytuacjach, odmiennych od tej, która jest analizowana w postępowaniu głównym, w których u pasażerów podczas lotów międzynarodowych wystąpiły problemy natury medycznej, takie jak udary mózgu lub zawały serca, które nie zostały spowodowane żadnym atypowym zdarzeniem, lecz wyłącznie istniejącym u nich stanem chorobowym, który ujawnił się akurat na pokładzie. Te problemy natury medycznej nie są generalnie uważane za „wypadki” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, ponieważ nie są zdarzeniami „zewnętrznymi” w stosunku do danych pasażerów<sup>103</sup>, lecz, w istocie, czysto „wewnętrzne” w stosunku do nich<sup>104</sup>. W tym kontekście przytaczany jest – w zależności od okoliczności albo przez pasażerów, albo przez linie lotnicze<sup>105</sup> – argument, zgodnie z którym brak odpowiedniej reakcji załogi w przypadku wystąpienia przedmiotowego problemu natury medycznej, czy to ze względu na jego zignorowanie, nieudzielenie wystarczającej pierwszej pomocy medycznej, brak na pokładzie niezbędnego do tego celu sprzętu, czy też niesłuszną decyzję o nielądowaniu na najbliższym lotnisku w celu podjęcia natychmiastowego leczenia itp., może sam w sobie stanowić taki „wypadek”, który przyczynił się ostatecznie do uszkodzenia ciała lub śmierci danego pasażera.

91. Na tle tego konkretnego zagadnienia zapadło, szczególnie w sądach Stanów Zjednoczonych, wiele rozstrzygnięć. Orzecznictwo w tym zakresie nie jest jednak w pełni utrwalone. I tak zarówno DB, jak i Austrian Airlines przedstawiły rozstrzygnięcia na poparcie swoich przeciwnych stanowisk.

92. W ramach pierwszej linii orzeczniczej, którą DB określił mianem „stanowiska większościowego”, sądy te odrzucały argument, w myśl którego niezapewnienie przez załogę prawidłowej opieki medycznej, brak na pokładzie odpowiedniego wyposażenia medycznego lub niewylądowanie na najbliższym lotnisku, może samo w sobie stanowić „wypadek” w rozumieniu art. 17 ust. 1<sup>106</sup>.

<sup>102</sup> W szczególności ustalenie, że szkoda poniesiona przez pasażera została spowodowana nie przez jeden „wypadek”, lecz przez dwa „wypadki”, nie będzie miało wpływu na wysokość odszkodowania, które może on uzyskać na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej. Takie odszkodowanie ma bowiem na celu naprawienie poniesionej szkody. W związku z tym jego wysokość zależy od rozmiaru szkody, a nie od liczby „wypadków”, które się do niej przyczyniły.

<sup>103</sup> Jest to istotne kryterium, przynajmniej zgodnie z definicją pojęcia „wypadku” przedstawioną w wyroku Air France przeciwko Saks (zob. pkt 58 niniejszej opinii).

<sup>104</sup> Zobacz w szczególności wyrok United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (sądu apelacyjnego Stanów Zjednoczonych dla 11. okręgu) z dnia 25 sierpnia 1997 r. w sprawie Krys przeciwko Lufthansa German Airlines (119 F.3d 1515).

<sup>105</sup> Przed ogłoszeniem wyroków Sidhu i Tseng, gdy dominowało wąskie podejście do zagadnienia wyłączności konwencji warszawskiej/montrealskiej, w interesie powodów leżało bowiem podnoszenie, iż w takich okolicznościach nie doszło do „wypadku” – sformułowanie takiego wniosku oznaczało uznanie, że konwencja nie znajduje zastosowania, co otwierało drogę do dochodzenia roszczeń w oparciu o prawo krajowe, które często było dla nich korzystniejsze. Z kolei dla linii lotniczych korzystnie było argumentować, że w istocie doszło do „wypadku”, gdyż w ten sposób roszczenie powracało w granice wyłącznego zakresu stosowania owej konwencji. Po wydaniu wyroków Sidhu i Tseng, gdy normą stało się szerokie podejście do zagadnienia wyłączności, również w interesie pasażerów zaczęło leżeć dowiedzenie zaistnienia „wypadku”, ponieważ tylko tak mogli oni skorzystać ze środka ochrony prawnej. Liniom lotniczym korzystnie było wtedy natomiast przytaczać argumenty przemawiające za brakiem „wypadku” – w razie stwierdzenia, że do niego nie doszło, były one bowiem chronione przed wszelką odpowiedzialnością.

<sup>106</sup> Zobacz w szczególności i odpowiednio wyroki: United States Court of Appeals, Third Circuit (sądu apelacyjnego Stanów Zjednoczonych dla 3. okręgu) z dnia 19 lipca 1984 r. w sprawie Stanley Abramson przeciwko Japan Airlines Co., Ltd (739 F.2d 130); United States District Court, S.D. New York (sądu pierwszej instancji dla południowej części stanu Nowy Jork, Stany Zjednoczone) z dnia 22 lutego 1996 r. w sprawie Tandon przeciwko United Air Lines (926 F.Supp. 366); United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (sądu apelacyjnego Stanów Zjednoczonych dla 11. okręgu) z dnia 25 sierpnia 1997 r. w sprawie Krys przeciwko Lufthansa German Airlines (119 F.3d 1515).

93. W ramach drugiej linii orzeczniczej, którą Austrian Airlines przedstawiła jako „prawdziwe” stanowisko większościowe i która sięga przełomowego wyroku Supreme Court (sądu najwyższego Stanów Zjednoczonych) w sprawie Husain<sup>107</sup>, wskazuje się jednak, inaczej niż w przypadku pierwszej z tych linii, że reakcja załogi na problem natury medycznej u pasażera może, w pewnych sytuacjach, zostać zakwalifikowana jako „wypadek”. Jest tak wówczas, gdy zachowanie personelu przewoźnika odbiega od branżowych standardów należytej staranności lub polityk i procedur linii lotniczych, w myśl których ma on w takich okolicznościach podjąć konkretne działania, na przykład podać tlen w razie zawału serca, w tak znacznym stopniu, iż jego reakcję można uznać za „nietypową” lub „nieoczekiwaną”<sup>108</sup>.

94. Jak wskazałem powyżej, nie sądzę, że Trybunał powinien w niniejszej sprawie zająć stanowisko w tej kwestii, w szczególności dlatego, iż – jak przypominam – jest ona pozbawiona znaczenia z punktu widzenia sprawy w postępowaniu głównym. Gdyby jednak mimo to miał on zamiar to uczynić, sugerowałbym zachować pewną ostrożność. Uważam, że tok rozumowania przyjęty w wyroku Husain przez United States Supreme Court (sąd najwyższy Stanów Zjednoczonych) prowadzi do dość znacznego rozciągnięcia zakresu pojęcia „wypadku”. Już tylko to, że zachowanie załogi można per se uznać za „zdarzenie”, wzbudza pewne wątpliwości pojęciowe<sup>109</sup>. Niemniej jednak najbardziej kontrowersyjnym elementem tej konstrukcji jest leżąca u jej podstaw koncepcja, w myśl której „nietypowy lub nieoczekiwany” (albo „nieprzewidziany”) charakter takiego „zdarzenia” zależy od tego, czy załoga odstąpiła od podjęcia działań wymaganych przez prawo – innymi słowy, czy dopuściła się *niedbalstwa*.

95. Przyjęcie takiego podejścia może bowiem sprawić, że badanie zmierzające do ustalenia, czy miał miejsce „wypadek” – które powinno być stosunkowo proste – przekształci się w długotrwały spór wymagający dokonywania złożonych ocen stanu faktycznego i prawnego. W tym względzie niezależnie od faktu, że w wielu systemach prawnych przyjmuje się, iż na przewoźnikach ciąży obowiązek dochowania należytej staranności w stosunkach z pasażerami, oraz że istnieją standardy branżowe dotyczące problemów natury medycznej<sup>110</sup>, ustalenie, co dokładnie jest wymagane w danej sytuacji, często – z wyjątkiem rzadkich przypadków, w których jest to oczywiste, takich jak ten analizowany w wyroku Husain – pozostaje dyskusyjne<sup>111</sup>. Przede

<sup>107</sup> W sprawie zakończonej wydaniem tego wyroku pasażerowi chorującemu na astmę, przez którą był on bardzo wrażliwy na dym wydechany przez palaczy, błędnie przydzielono miejsce w części statku powietrznego przeznaczonej dla osób palących. Żona tego pasażera wielokrotnie prosiła członka personelu pokładowego o przesadzenie męża do innej części samolotu, jednak spotykała się z odmową. Podczas lotu pasażer ten był narażony na coraz większą ilość dymu, poczuł się gorzej, otrzymał w pewnym zakresie pomoc medyczną udzieloną przez podróżującego razem z nim lekarza, jednak następnie zmarł. Supreme Court (sąd najwyższy Stanów Zjednoczonych) orzekł, że wyrażoną przez członka personelu pokładowego odmowę przesadzenia pasażera należy zakwalifikować jako „wypadek”, ponieważ było to „zdarzenie” wyraźnie „zewnętrzne” w stosunku do pasażera, jak również „nieoczekiwane i nietypowe”, ponieważ odbiegało zarówno od standardów branżowych, jak i polityki linii lotniczej.

<sup>108</sup> Zobacz na przykład wyrok United States District Court, S.D. Indiana, Indianapolis Division (sądu pierwszej instancji dla południowej części stanu Indiana, wydział w Indianapolis, Stany Zjednoczone) z dnia 10 października 2007 r. w sprawie Watts przeciwko American Airlines, Inc. (2007 WL 3019344).

<sup>109</sup> Można bowiem w sposób uzasadniony twierdzić, że działania lub zaniechania załogi nie mogą same w sobie zostać uznane za „wypadki”, ponieważ nie są one, ściśle rzecz biorąc, „zdarzeniami”, mimo iż mogą prowadzić do takich przypadkowych zdarzeń. Na przykład w niniejszej sprawie „wypadkiem” nie jest brak podjęcia przez członka personelu pokładowego działań umożliwiających bezpieczne manewrowanie wózkiem, na którym znajdował się dzbanek z kawą, lecz skutek polegający na upadku tego dzbanka.

<sup>110</sup> Zobacz przypisy 90, 91 do niniejszej opinii.

<sup>111</sup> Tutaj na przykład kwestia ta wydaje się być przedmiotem zasadniczego sporu między stronami w postępowaniu głównym (zob. przypisy 8 do niniejszej opinii). W szczególności adekwatna reakcja na oparzenia doznane przez DB mogłaby zależeć od tego, jak bardzo poważnie wyglądały one na miejscu, co może być dyskusyjne. Zobacz także w szczególności wyrok United States District Court, S.D. Florida (sądu pierwszej instancji dla południowej części stanu Floryda, Stany Zjednoczone) z dnia 15 czerwca 2011 r. w sprawie Cardoza przeciwko Spirit Airlines, Inc. (2011 WL 2447523). W owej sprawie strony długo debatowały nad tym, czy podjęta przez pilota decyzja o nielądowaniu na najbliższym lotnisku w świetle problemów natury medycznej, jakie wystąpiły u jednego z pasażerów, była odpowiednia do okoliczności i, jako taka, „typowa” oraz „oczekiwana” do celów stosowania art. 17 ust. 1, oraz przytaczały argumenty dotyczące kwestii ściśle faktycznych, takich jak to: i) czy stan pasażera rzeczywiście był tak poważny oraz w jakim zakresie pilot miał o nim faktycznie wiedzę; ii) czego tak naprawdę wymagają standardy i procedury branżowe; oraz iii) co rzeczywiście uczynił pilot.

wszystkim pragnę przypomnieć, że pojęcie „wypadku” w rozumieniu art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej ma w założeniu mieć charakter obiektywny. Niedbalstwo przewoźnika nie ma zwykle znaczenia przy ustalaniu, czy dane zdarzenie można uznać za „wypadek”<sup>112</sup>. Jak wskazano w pkt 84 niniejszej opinii, powinno się je brać pod uwagę wyłącznie na etapie obrony, zgodnie z art. 21 ust. 2 lit. a) owej konwencji. W tym względzie rozstrzygnięciu przyjętemu w wyroku Husain można zarzucić to, że przenosi punkt ciężkości badania dotyczącego „wypadku” z charakteru zdarzenia powodującego szkodę na zarzucane przewoźnikowi lotniczemu niepodjęcie działań zmierzających do jej uniknięcia.

96. Niemniej jednak, mając na uwadze wszystkie przeanalizowane elementy, przy dokonywaniu wykładni pojęcia „wypadku” w takich sytuacjach<sup>113</sup> Trybunał powinien moim zdaniem ostatecznie kierować się tym, jakie stanowisko zajmie w końcu pewnego dnia w przedmiocie zakresu wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej, co stanowi jeszcze jeden powód przemawiający za pozostawieniem tej kwestii do rozstrzygnięcia w przyszłej sprawie.

97. Z jednej strony gdyby Trybunał miał podzielić szerokie podejście do kwestii tej wyłączności, to powinien orzec, że brak odpowiedniej reakcji załogi na problem natury medycznej u pasażera stanowi „wypadek”, pomimo wątpliwości pojęciowych, jakie wiążą się z tą wykładnią. Przeciwnie rozwiązanie pozbawiłoby bowiem poszkodowanych pasażerów *wszelkich* środków ochrony prawnej – ponieważ nie istniałaby możliwość wysunięcia roszczenia na podstawie art. 17 ust. 1, zaś konwencja stałaby na przeszkodzie wytoczeniu, w oparciu o prawo wewnętrzne, powództwa o ustalenie odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną wskutek niedbalstwa – mimo że poniesioną przez nich szkodę można by częściowo przypisać zachowaniu personelu przewoźnika. Tego rodzaju rozwiązanie raczej nie byłoby przejawem „sprawiedliwej równowagi interesów” między przewoźnikami lotniczymi a pasażerami. Ponadto prowadziłyby ono do wyeliminowania ważnego bodźca do przestrzegania przez linie lotnicze ciężącego na nich obowiązku zachowania należytej staranności i przestrzegania odpowiednich standardów branżowych, ponieważ w przypadku ich naruszenia nie ponosiłyby one odpowiedzialności wobec poszkodowanych.

98. W rzeczywistości wyrok Husain należy odczytywać przede wszystkim w tym właśnie kontekście. Owo rozstrzygnięcie zapadło już po tym, jak ten sam Supreme Court (sąd najwyższy Stanów Zjednoczonych) orzekł, w wyroku Tseng, że środek ochrony prawnej albo przysługuje pasażerowi na podstawie konwencji montrealskiej, albo nie przysługuje mu w ogóle. Z racji tego, że ów sąd objął zakresem pojęcia „wypadku” sytuacje, w których doszło do noszącej znamiona niedbalstwa reakcji załogi na problemy natury medycznej, zapewnił on, iż osoby poszkodowane takim zachowaniem mogą uzyskać naprawienie szkody<sup>114</sup>.

<sup>112</sup> Zobacz w szczególności wyrok z dnia 2 czerwca 2022 r., Austrian Airlines (Zwolnienie przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności), C-589/20, EU:C:2022:424, pkt 22, 23.

<sup>113</sup> Dla jasności pragnę powtórzyć, że cała ta dyskusja odnosi się wyłącznie do przypadków, w których problem natury medycznej u pasażera wyniknął tylko z istniejącego u niego stanu chorobowego, który ujawnił się akurat podczas lotu międzynarodowego. Jeżeli natomiast taki problem został spowodowany, tak jak w niniejszej sprawie, „wypadkiem”, to roszczenie podlega, z tego właśnie powodu, art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, zaś przewoźnik ponosi odpowiedzialność na jej podstawie (zob. pkt 89, 90 niniejszej opinii).

<sup>114</sup> Z kolei wyroki przytoczone w przypisie 106 do niniejszej opinii zapadły przed ogłoszeniem wyroku Tseng. W tych wyrokach ustalenie, że nie doszło do „wypadku”, oznaczało również dopuszczenie wytaczania, w oparciu o prawo wewnętrzne, (częstokroć uwzględnianych) powództw o ustalenie odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną wskutek niedbalstwa. W sprawach rozstrzygniętych po ogłoszeniu wyroku Tseng to samo ustalenie skutkowało pozbawieniem powoda wszelkich środków ochrony prawnej (zob. w szczególności wyrok United States District Court, E.D. New York (sądu pierwszej instancji dla wschodniej części stanu Nowy Jork, Stany Zjednoczone) z dnia 13 marca 2000 r. w sprawie Rajcooar przeciwko Air India Limited (89 F.Supp.2d 324)). Można uznać, że wyrok Husain miał zaradzić tej niezadowolającej sytuacji.

99. Z drugiej strony gdyby Trybunał miał przyjąć wąskie podejście do kwestii zakresu wyłącznego charakteru konwencji montrealskiej, sugerowałbym pozostanie przy „tradycyjnej” wykładni pojęcia „wypadku”, którym posłużono się w art. 17 ust. 1. W takim przypadku ustalenie, że niezachowanie staranności przez załogę przy postępowaniu z chorymi pasażerami sama w sobie nie kwalifikuje się jako „wypadek”, z pewnością wyłączyłoby możliwość skorzystania ze środka ochrony prawnej na podstawie tego aktu prawnego. Jednocześnie otworzyłoby ono jednak możliwość wytaczania w oparciu o prawo wewnętrzne powództw o ustalenie odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną wskutek niedbalstwa. Nie byłoby więc tak, że takie sytuacje pozostałyby nieuwzględnione.

## V. Wnioski

100. Mając na względzie całość powyższych rozważań, proponuję Trybunałowi, by na pytania prejudycjalne przedstawione przez Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) odpowiedział w następujący sposób:

- 1) Artykuł 29 Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w dniu 28 maja 1999 r. w Montrealu i podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. oraz zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. („konwencji montrealskiej”),

należy interpretować w ten sposób, że roszczenie wysunięte wobec przewoźnika lotniczego, niezależnie od jego podstawy, które jest obiektywnie związane z uszkodzeniem ciała doznany przez pasażera podczas lotu międzynarodowego objętego ogólnym zakresem stosowania tej konwencji, spowodowanym wypadkiem, który miał miejsce na pokładzie statku powietrznego, w rozumieniu art. 17 ust. 1 owej konwencji, podlega wyłącznie temu aktowi prawnemu. W związku z tym określone w nim warunki i granice odpowiedzialności, w tym dwuletni termin zawity określony w art. 35 ust. 1 owej konwencji, mają bezwzględne zastosowanie do takiego roszczenia. Ta odpowiedź pozostaje bez uszczerbku dla kwestii, czy poniesione przez pasażerów szkody innego rodzaju również są regulowane wyłącznie ową konwencją.

- 2) Artykuł 17 ust. 1 konwencji montrealskiej,

należy interpretować w ten sposób, że na potrzeby stosowania art. 17 ust. 1 owej konwencji uważa się, iż „wypadek” „spowodował” uszkodzenie ciała pasażera, jeżeli, po pierwsze, gdyby nie to zdarzenie, nie doszłoby do takiego uszkodzenia ciała, oraz jeżeli, po drugie, to uszkodzenie ciała stanowiło możliwy do przewidzenia skutek tego zdarzenia, niezależnie od faktu, że inny czynnik, taki jak późniejsze udzielenie nieodpowiedniej pierwszej pomocy medycznej przez członków personelu pokładowego, również mógł się przyczynić do jego powstania.