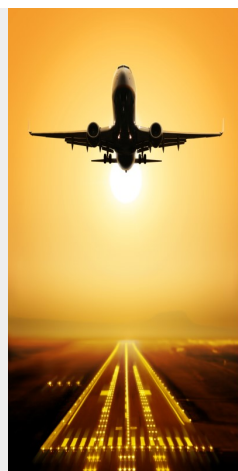




# LINIA LOTNICZA ZAPŁACI ZA OPARZENIE PASAŻERA GORĄCĄ KAWĄ

*Posted on gru 19 by Piotr Gad*



COUR DE JUSTICE  
DE L'UNION  
EUROPÉENNE



**Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie C-532/18 Niki Luftfahrt orzekł, że przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane przewróceniem się kubka z gorącą kawą na pasażera. Jednocześnie Trybunał wyjaśnił, że powstanie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za oparzenia spowodowane gorącą kawą, która z nieznanych przyczyn wylała się w trakcie lotu na pasażera, nie jest uwarunkowane wystąpieniem ryzyka typowego dla przewozów lotniczych.**

#### Stan faktyczny

W stanie faktycznym sprawy sześciolatka dziewczynka podróżowała z ojcem z Majorki (Hiszpania) do Wiednia (Austria) lotem obsługiwanym przez austriacką linię lotniczą Niki Luftfahrt GmbH (w likwidacji), założoną przez nieżyjącego już mistrza wyścigów Formuły 1, Niki Laudę. Podczas feralnego lotu gorąca kawa, która została podana ojcu dziewczynki w kubku postawionym na rozkładanym stoliku znajdującym się na oparciu przedniego fotela pasażera, z nieznanych przyczyn przewróciła się powodując u dziewczynki ciężkie oparzenia. Przewoźnik lotniczy, Niki Luftfahrt GmbH, odrzucił późniejsze roszczenie dziewczynki o odszkodowanie i zadośćuczynienie za doznane oparzenia, twierdząc, że nie ponosi odpowiedzialności za to zdarzenie, gdyż **nie doszło do wypadku** w rozumieniu **Konwencji montrealskiej** (Konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38), która w Unii Europejskiej weszła w życie w dniu 28 czerwca 2004 r. Postanowienia tej konwencji stanowią integralną część porządku prawnego Unii), regulującej odpowiedzialność przewoźników lotniczych z tytułu wypadków. Jego zdaniem warunkiem uznania danego zdarzenia za wypadek jest zmaterializowanie się **ryzyka typowego dla przewozów lotniczych**, co nie miało miejsca w omawianej sprawie. Nie można było bowiem ustalić, czy kubek z kawą przewrócił się w związku z wadliwością rozkładanego stolika, na którym stał, czy też na skutek wibracji samolotu. Oberster Gerichtshof (Sąd Najwyższy, Austria) zwrócił się do Trybunału o wyjaśnienie **pojęcia „wypadku”** w rozumieniu Konwencji montrealskiej, która w swojej treści nie zawiera jego definicji.

#### Pytanie prejudycjalne

W tych okolicznościach Oberster Gerichtshof postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

**„Czy „wypadkiem” w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji montrealskiej, stanowiącym podstawę odpowiedzialności przewoźnika, jest sytuacja, w której kubek z gorącą kawą odstawiony na stoliku umocowanym na poprzedzającym fotelu w samolocie znajdującym się w locie z nieznaną przyczyną zsuwa się i przewraca, powodując odniesienie przez pasażera poparzeń?”.**



Trybunał stanął na stanowisku, że w zwykłym znaczeniu **pojęcie „wypadku”** należy rozumieć jako **nieprzewidziane nieumyślne zdarzenie powodujące szkodę**. Trybunał stwierdził ponadto, że celem Konwencji montrealskiej było wprowadzenie systemu nieograniczonej odpowiedzialności przewoźników lotniczych, przy jednoczesnym zachowaniu „sprawdliwej równowagi interesów”. Zdaniem składu orzekającego zarówno zwykłe znaczenie słowa „wypadek”, jak i cele Konwencji montrealskiej stoją na przeszkodzie uzależnieniu odpowiedzialności przewoźników lotniczych od wymogu, by szkoda powstała w wyniku zmaterializowania się ryzyka typowego dla przewozów lotniczych lub aby istniał związek między „wypadkiem” a eksploatacją bądź ruchem statku powietrznego. Trybunał przypomniał, że Konwencja montrealaska daje przewoźnikom lotniczym możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności bądź jej ograniczenia. Przewoźnik lotniczy może bowiem uwolnić się od odpowiedzialności bądź ją ograniczyć, jeżeli udowodni, że pasażer sam spowodował szkodę lub przyczynił się do jej powstania. Dodatkowo przewoźnik lotniczy może ograniczyć swoją odpowiedzialność do 100 000 SDR((28 grudnia 2019 r. zacznie obowiązywać nowy, wyższy limit odpowiedzialności przewoźników lotniczych w wysokości **128 821 SDR** na pasażera)) (*Special Drawing Rights - specjalnych praw ciągnięcia*) jeżeli wykáže, że szkoda nie była wynikiem jego uchybienia lub została spowodowana wyłącznie uchybieniem strony trzeciej.

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

