

Małgorzata Polkowska

Pojęcie wypadku lotniczego i doktryna forum non conveniens w systemie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego

Palestra 50/11-12(575-576), 61-75

2005

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

POJĘCIE WYPADKU LOTNICZEGO I DOKTRYNA FORUM NON CONVENIENS W SYSTEMIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

Artykuł stanowi niejako kontynuację prawnych rozważań nad zagadnieniami odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego. Pierwsza część, zatytułowana „Pojęcie szkody i odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego w systemie warszawsko-montrealskim”, została opublikowana w nr 9–10 „Palestry” w 2004 r. Niniejszy artykuł dotyczy bardzo ważnych kwestii związanych z interpretacją pojęcia wypadku, o którym stanowi art. 17 konwencji warszawskiej o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 1929 r. oraz z właściwością miejscową sądów, o której stanowi art. 28 konwencji. Autorka odwołuje się także do odpowiednio zmodyfikowanych przepisów konwencji montrealskiej z 1999 r. zmieniającej konwencję warszawską w powyższym zakresie.

1. Pojęcie wypadku lotniczego

Pojęcie „wypadek” (ang. *accident*) zostało po raz pierwszy użyte w konwencji warszawskiej o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego w 1929 r.¹ Zgodnie z art. 17 konwencji „przewoźnik odpowiedzialny jest za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała, którego doznał pasażer, jeśli wypadek, który spowodował szkodę, zdarzył się na pokładzie statku powietrznego, lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem”. Przepis ten określa zakres odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przypadku zaistnienia szkody na osobie pasażera w przewozie lotniczym. Szkada ta musi powstać w wyniku wypadku. Pojęcie „wypadku” jednak nie zostało jednoznacznie w konwencji warszaw-

¹ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49).

skiej zdefiniowane, przez co w doktrynie sądowej można spotkać różne jego interpretacje.

Pojęcie „wypadku” w rozumieniu art. 17 jest często interpretowane dosyć szeroko. Ilustruje to poniższy przypadek. Na pokładzie samolotu lecącego z Chicago do Zurychu pasażer doznał nagłego ataku serca i mimo pomocy lekarza i lądowania awaryjnego w Toronto – zmarł. Żona pasażera wystąpiła z powództwem przeciwko przewoźnikowi szwajcarskiemu Swissair, twierdząc, iż jej mąż zadławił się orzeszkami serwowanymi przez personel pokładowy, załoga nie udzieliła mu pierwszej pomocy, zaś apteczka pierwszej pomocy była źle zaopatrzona. obrońca przewoźnika wskazał na to, iż nie mogło tu być mowy o wypadku w rozumieniu art. 17 konwencji warszawskiej. Zawartość apteczki ponadto była zgodna z przepisami amerykańskimi i europejskimi, poza tym nie było nieprawidłowości w zachowaniu załogi. Sąd okręgowy nie uznał zdarzenia za wypadek, a więc zdarzenie niezwykle i nieoczekiwane (ang. *unusual and unexpected*) i pozew oddalił².

Jeżeli miało miejsce wydarzenie (wypadek) w rozumieniu art. 17 konwencji, przewoźnik ponosi odpowiedzialność bez względu na to, czy szkoda została spowodowana przez stan zdrowia pasażera, czy nie, lub czy przyczynił się do niej zły stan zdrowia pasażera³. Tak na przykład sądy uznały za wypadek utratę zdrowia w wyniku dekompresji⁴, twardego lądowania⁵, alarmu bombowego na pokładzie⁶ czy zatrucia⁷.

Ustaleniem, czy dany wypadek podlega pod reżim warszawski (obecnie warszawsko-montrealski) zajmują się w praktyce sądy. Orzeczenia sądów są jednak często kontrowersyjne i powodują dyskusje wśród prawników. Szeroko komentowana była sprawa przeciw Air France⁸. Pasażerka Saks rejsu z Paryża do Los Angeles podczas lądowania doznała rozległego bólu ucha. Nie zawiadomiła jednak o tym załogi, tylko kilkanaście dni po locie skonsultowała się z lekarzem. Okazało się, że doznała trwałego kalectwa i straciła słuch w jednym uchu. Pasażerka skierowała pozew przeciwko przewoźnikowi Air France. Sąd Najwyższy USA musiał ustalić, czy zdarzenie to należało uznać za wypadek. Wedle powoda zdarzenie było (zgodnie z art. 17 konwencji warszawskiej) wypadkiem, w wyniku którego pasażerka straciła słuch. Air France uznał natomiast, iż obniżenie ciśnienia w ka-

² Scarboro v. Swissair (28 Avi. Cas CCH 16, 147, N.D. G. 2002).

³ M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealaska – komentarz. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2004, s. 54.

⁴ *Warshaw v. TWA*, 442 F. Supp. 400 (D.C. Pa. 1977).

⁵ *Kalish v. TWA*, 89 Misc. 2d 153 (N.Y. Civ. Ct. 1977).

⁶ *Margrave v. British Airways*, 643 F. Supp. 510 (D.C. N.Y. 1986).

⁷ *Alleged Food Poisoning Incident*, March 1984, 770 F. 2d 3 (2d Cir. 1985).

⁸ *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985) patrz także J. C. Long, *The Warsaw Convention liability scheme: what it covers, attempts to waive it and why the waivers should not be enforced until the airlines are financially stable*, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 69, winter 2004, nr 1, s. 73–80.

binie jest normalną procedurą przy lądowaniu, która nie może być traktowana jako wypadek. Wedle sądu art. 17 dotyczy wypadku, który spowodował (ang. *caused*) szkodę na osobie pasażera, a nie dotyczy szkody, która jest wypadkiem. Sąd stanął więc na stanowisku wąskiej interpretacji pojęcia „wypadek” i przychylił się do stanowiska obrony przewoźnika. Uznał on, iż twórcy konwencji warszawskiej odróżnili pojęcia wypadku (ang. *accident*) od zdarzenia (ang. *occurrence*). Pojęcie zdarzenia ustawodawca umieścił w art. 18 ust. 1 konwencji (dotyczącym zagubionego bagażu): „przewoźnik odpowiedzialny jest za szkody powstałe w razie zniszczenia, zagubienia lub uszkodzenia przyjętego do ekspedycji bagażu lub towaru, jeżeli zdarzenie, które spowodowało szkodę, miało miejsce podczas przewozu lotniczego”. W sytuacji kiedy pasażer oddaje przewoźnikowi bagaż i nie dostaje go z powrotem, przewoźnik musi zadośćuczynić pasażerowi do sumy odpowiedzialności konwencyjnej. Do art. 18 stosuje się doktryna sądowa *res ipsa loquitur* (rzecz mówi sama za siebie). Jeśli pasażer udowodni, iż przewoźnik przyjął od niego bagaż, a przewoźnik nie może udowodnić, że bagaż zwrócił, domniemuje się winę przewoźnika.

Szkoda na osobie pasażera, o której mowa w art. 17 konwencji, różni się zasadniczo od *res ipsa loquitur*. Pasażer może doznać uszczerbku na zdrowiu z różnych powodów, niekoniecznie związanych z niedbalstwem przewoźnika. Rozróżnienie pomiędzy wypadkiem, który spowodował szkodę i szkodą, która była wypadkiem może być w praktyce bardzo trudne. Sąd wyjaśnił tę zasadę odwołując się do sytuacji, w której personel pokładowy nie zabezpieczył drzwi przed odlotem samolotu, co doprowadziło do zmiany ciśnienia w kabinie podczas rejsu i spowodowało utratę słuchu pasażera. Zdarzenie to może być uznane za wypadek, który spowodował szkodę. Z drugiej jednak strony, jeżeli pasażer stracił słuch z powodu swoistej wewnętrznej reakcji na zmianę ciśnienia w kabinie samolotu, szkoda nie została spowodowana przez wypadek, ale sama jest wypadkiem, który nie podlega pod odpowiedzialność konwencyjną przewoźnika.

Sąd Najwyższy uznał ponadto, iż sądy powinny same określić, czy skargę powoła można oprzeć o pojęcie wypadku zawarte w artykule 17 konwencji warszawskiej. Tak więc w orzecznictwie USA (na przykładzie sprawy *Saks v. Air France*) sformułowano definicję wypadku jako wydarzenia nieoczekiwanego i niezwykłego, powstałego w wyniku zewnętrznego oddziaływania na pasażera (ang. *unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*)⁹.

Ważnym elementem przy uznaniu zdarzenia za wypadek jest ustalenie, czy miał on miejsce na pokładzie samolotu, w czasie wsiadania (ang. *embarking*) czy wysiadania (ang. *disembarking*). Orzecznictwo sądowe wskazuje na trzy czynniki określające fakt, czy wypadek zdarzył się podczas wsiadania, czy wysiadania. Jest to:

⁹ Tseng, 525 U.S. 166 n. 9, patrz także *Hussain v. Olympic Airways*, 316 F.3d 829, 835 (9th Cir. 2002).

- 1) umiejscowienie wypadku,
- 2) działanie pasażera w momencie wypadku,
- 3) opieka przewoźnika podczas wypadku.

Sądy francuskie uznały, że decyduje o tym czas rozpoczęcia realizacji umowy o przewóz, czyli czas, w którym pasażer znajduje się w obszarze ryzyka transportu lotniczego. Tak na przykład w sprawie Nicoli przeciw Air France z 1971 roku w Paryżu sąd przyznał odszkodowanie pasażerce, która szła z terminalu w kierunku samolotu i została potrącona przez samochód będący własnością przewoźnika¹⁰. Sądy niemieckie natomiast uważają, że początek umowy to zaproszenie pasażerów z poczekalni do samolotu. Amerykańskie sądy uznają, że przewoźnik jest odpowiedzialny także za wypadek w terminalu¹¹. Według niektórych pojęcie „na pokładzie statku powietrznego” rozciąga się także na okres pobytu pasażera w hotelu, spowodowany tym, iż na pokładzie statku powietrznego zdarzył się wypadek terrorystyczny¹². Jeszcze trudniejsze do interpretacji są wypadki w czasie wysiadania z samolotu. W sprawie Ricotta przeciw Iberii z 1979 r. rozpatrywano wypadek pasażera, który wypadł z autobusu lotniskowego jadącego do terminalu. Sąd w Nowym Jorku stwierdził, że pasażerowi należy się odszkodowanie (zgodnie z konwencją warszawską), ponieważ był on wciąż pod opieką przewoźnika i został zraniony przed wejściem do terminalu, gdzie miał być poddany kontroli urzędników imigracyjnych, celnych i odebrać bagaż¹³. Natomiast pasażerowi, który już po zakończonym locie został zaatakowany w drodze z portu lotniczego do parkingu, tenże sąd nie przyznał odszkodowania¹⁴. Podobnie w kazusie Philips v. Air New Zealand z 2002 r. sąd uznał, że wysiadanie pasażera z samolotu było częścią umowy o przewóz (umowa zaczęła się w momencie odprawy pasażerskiej, ang. *check-in*)¹⁵.

W innym przypadku pasażer irański wniósł skargę do sądu amerykańskiego na dyskryminujące zachowanie agenta obsługi naziemnej, który na lotnisku (przed odlotem ze Stanów Zjednoczonych) był arogancki i nie chciał podać pasażerowi przepisu, który upoważniał go do kontroli bagażu uprzednio sprawdzonego przez inne służby¹⁶. Z uwagi na to, iż pasażer odmówił poddania się kontroli bagażowej, został zatrzymany przez policję. Sąd oddalił powództwo i uznał, że zdarzenie nie miało miejsca podczas „wsiadania” do samolotu, a więc momentu, kiedy pasażer znajdował się pod kontrolą przewoźnika i zwrócił przy tym uwagę na następujące przesłanki:

¹⁰ Air France c. Nicoli, 1971, RFDA 173 (C.A. Paris, 2 April 1971).

¹¹ L. Goldhirsch, *The Warsaw Convention annotated*, Paris 1988, s. 63.

¹² Ruwantissa I. R. Abeyratne, *Aviation trends in the New Millennium*, Hants 2001, s. 197.

¹³ Ricotta v. Iberia 482 F. Supp. 497 (D.C. N.Y. 1979).

¹⁴ Martinez Hernandez v. Air France, 545 F. 2d 279 (1st Cir. 1976).

¹⁵ Philips v. Air Zealand (2002) EWHC 800 (Comm); (2002) 1 All ER (Comm) 801; także Parkinson v. Qantas Airways Ltd. (unreported) October 17, 2002.

¹⁶ Kalantar v. Lufthansa German Airlines, 276 F. Supp. 2d 5 (D.D.C. 2003).

- a) lokalizacja pasażera w miejscu doznania szkody,
- b) zachowanie pasażera w miejscu powstania szkody,
- c) stopień kontroli przewoźnika podczas odprawy bagażowej.

Inny przypadek *Day v. Trans World Airlines*¹⁷ dotyczył pasażera, który podczas ostatecznej odprawy paszportowej w porcie lotniczym został zaatakowany przez terrorystów. Sąd uznał, iż wypadek ten zdarzył się podczas wsiadania do samolotu, o którym mowa w art. 17 konwencji warszawskiej. W podobnym przypadku (*Upton v. Iran National Airlines*) sąd wskazał na trzy ważne czynniki, które decydują o tym, czy wypadek powstał podczas wsiadania i wsiadania z samolotu. Są to:

- a) rodzaj działania pasażera,
- b) czas przejęcia kontroli nad pasażerem,
- c) lokalizacja pasażera w porcie lotniczym.

Pasażer w omawianym przypadku dokonał odprawy pasażersko-bagażowej, ale z uwagi na to, że jego rejs był opóźniony, znajdował się w poczekalni, w której zdarzył się wypadek. Sąd uznał jednak, iż proces wsiadania, o którym wspomina konwencja, jeszcze się nie rozpoczął, a pasażer mógł w danym czasie nawet opuścić port lotniczy¹⁸. W sprawie *Buonocore v. Trans World Airlines*¹⁹ sąd uznał, iż do rozpatrzenia, czy wypadek zdarzył się podczas wsiadania czy wsiadania z samolotu, należy także sprawdzić odległość pasażera od „rękawa”, w którym dokonuje się ostateczna odprawa pasażera. Sąd uznał, iż pasażer, który dokonał odprawy, ale nadal czeka w miejscu publicznie dostępnym w porcie lotniczym nie jest w trakcie „wsiadania” do samolotu, niezależnie od tego, że regulamin przewoźnika określa czas stawienia się pasażera do odprawy (zazwyczaj dwie godziny przed odlotem samolotu). Z uwagi na to, że w treści artykułu 17 konwencji trudno doszukać się wyraźnego określenia momentu, od którego pasażer znajduje się pod opieką przewoźnika, opinie sądowe w tych sprawach są bardzo różne i są poddawane wielu interpretacjom. Tak więc bardzo trudna do rozstrzygnięcia przez sąd była skarga pasażerki na przewoźnika *Continental Airlines*²⁰ z uwagi na określenie, czy zdarzenie wypełniało przesłanki z art. 17 konwencji. Pasażerka po zamknięciu drzwi do samolotu, ale jeszcze przed startem domagała się natychmiastowego opuszczenia samolotu. Po tym, jak policja zawróciła samolot do rękawa, powódka skierowała sprawę do sądu z uwagi na szkody emocjonalne, jakich doznała podczas wsiadania z samolotu²¹. W innej sprawie (*Aquino v. Asiana Airlines*) sąd orzekł, iż pasażer, który nie dokonał odprawy pasażersko-bagażowej ani nie przeszedł przez stanowisko ochrony (ang. *security*) nie podlega pod art. 17 konwencji²².

¹⁷ *Day v. Trans World Airlines, Inc.*, 528 F. 2d 31 (2d Cir. 1975).

¹⁸ *Upton v. Iran National Airlines Corp.*, 450 F. Supp. 176, 178 (S.D.N.Y. 1978).

¹⁹ *Buonocore v. Trans World Airlines, Inc.*, 900 F. 2d 8 (2d Cir. 1990).

²⁰ *Turturro v. Continental Airlines*, 128 F. Supp. 2d 170 (S.D.N.Y. 2001).

²¹ Szkody emocjonalne (ang. *mental injuries*) – patrz. M. Polkowska, I. Szymajda, *op. cit.*, s. 48–50.

²² *Aquino v. Asiana Airlines, Inc.*, 130 Cal. Rptr. 2d 223 (Cal. App. 2003).

W jeszcze innym przypadku pasażer wystąpił z powództwem przeciwko przewoźnikowi za szkody, jakich doznał na pokładzie samolotu lecącego z Londynu do Dulles w stanie Wirginia w Stanach Zjednoczonych. Powódka uskarżała się na uszkodzenie więzadeł kolanowych jako rezultat turbulencji, która spowodowała jej upadek. Przewoźnik bronił się, wskazując, iż turbulencja nie jest postrzegana jako wypadek. Ustalono, że turbulencja była na tyle wyjątkowa, że mogła spowodować upadek tacy z posiłkiem ze stolika na podłogę samolotu. Sąd uznał to za uzasadnienie, wyrokując, iż szkody mogły być spowodowane przez niespodziewane albo niezwykle wydarzenie (ang. *event*)²³.

2. Sprawy o odszkodowania

Ważnym kazusem jest proces *Hussain v. Olympic Airways*²⁴. Kазus dotyczył pasażera, który cierpiał na astmę i alergię pokarmową. Pasażer do oddychania stosował inhalator i przed podróżą w 1999 r., w czasie której zdarzył się wypadek, miał częste ataki duszności. Pasażer wykupił bilety podróży dla siebie i swojej rodziny na trasie Nowy Jork – Ateny w sekcji dla niepalących, chociaż nie zdawał sobie sprawy, że na rejsie tym można było palić. Przy odprawie pasażersko-bagażowej pasażer okazał dokumenty medyczne świadczące o swoich dolegliwościach. Po dokonaniu odprawy pasażer udał się do poczekalni (gdzie można było palić), w której doznał ataku astmy i musiał korzystać z pomocy inhalatora. Po wejściu na pokład zajął miejsce w rzędzie nr 48 (od rzędu nr 51 zaczynała się sekcja dla palących). Zarówno pasażer, jak i jego żona prosili wielokrotnie personel pokładowy o przesadzenie pasażera w inne miejsce. Zostali jednakże poinformowani, iż nie jest to możliwe z uwagi na brak miejsc (w rzeczywistości było 11 wolnych miejsc, w tym w klasie biznesowej). Po starcie samolotu, kiedy zaczęto palić, żona pasażera powtórnie poprosiła o zmianę miejsca i uzyskała odpowiedź wymijającą (iż może jedynie porozmawiać z innymi pasażerami w tej sprawie). Dwie godziny po serwowanym posiłku pasażer poprosił o inhalator, lecz po spożyciu leku zmarł. Po jego śmierci żona pasażera skierowała powództwo przeciwko przewoźnikowi Olympic Airways w Kalifornii, powołując się na zaistniały wypadek zgodnie z art. 17 konwencji warszawskiej. Przewoźnik grecki Olympic Airways odrzucił oskarżenia, twierdząc, iż nie był to wypadek, a zgon spowodował zły stan zdrowia pasażera przed podróżą. W wyniku rozprawy przyznano poszkodowanej 1400 tys. USD. W wyniku ostatecznej decyzji sądu w 2000 r. przyznano dodatkowe 700 tys. USD zgodnie z prawem stanowym Kalifornii. Sąd okręgowy jednak uznał, iż pasażer był w 50% winny, gdyż nie podjął ostatecznie żadnych działań, żeby zmienić swoje miejsce w samolocie.

²³ Brunk v. British Airways, PLC 195 Supp. 2 d 130 (D.D.C. 2002).

²⁴ Husain v. Olympic Airways (2002 U.S. App. LEXIS 25470–9th Cir. 2002).

Została więc wniesiona apelacja. Sąd przyjął definicję wypadku podobną jak w przypadku *Saks v. Air France*. Uznał on, że nie był to wypadek, ale zachowanie załogi samolotu częściowo przyczyniło się do śmierci pasażera²⁵.

Z uwagi na swoją złożoność i częste apelacje sprawę *Hussain v. Olympic Airways* rozpatrywały różne sądy. Sąd okręgowy uznał, iż personel przewoźnika wiedział o stanie zdrowia pasażera. Sąd wyższej instancji uznał zgon za wypadek; bazując na definicji wypadku w sprawie *Saks v. Air France*, uznał, że wypadek musi być łącznikiem w całym łańcuchu zdarzeń. (ang. *link in the chain*). Sąd uznał, iż błąd personelu pokładowego w nieprzesadzeniu chorego pasażera uzupełnia tę więź. Bezpośrednia odpowiedzialność jednak spoczywa na agencji obsługi naziemnej (który *de facto* jest przedstawicielem przewoźnika), który chorego pasażera dopuścił do lotu być może bez sprawdzenia jego stanu zdrowia i dokumentów medycznych. Omawiany przypadek rozszerza pojęcie wypadku o tzw. „wytłumaczalne alternatywne środki”, które są stosowane przez załogę. Jeżeli w samolocie personel mógłby przesadzić pasażera, być może nie doszłoby do wypadku. Jeżeli zaś nie było wolnych miejsc, winą trudno obarczać personel pokładowy. W przypadku *Hussaina* uznano, że zaniechanie personelu było bezpośrednią przyczyną śmierci pasażera. Z drugiej jednak strony pasażer dzień przed odlotem miał atak astmy (już wtedy używał inhalatora), poczuł się także źle przed samym odlotem samolotu w porcie lotniczym. Możliwe jest, że śmierć pasażera została wywołana reakcją na dym i posiłek serwowany na pokładzie samolotu. Można więc spekulować, czy nieprzesadzenie pasażera na inne miejsce było tzw. łącznikiem w łańcuchu przyczynowym zdarzenia. Wielu prawników uważa jednak, iż poprzez rozszerzenie definicji wypadku może zwiększyć się liczba kierowanych do sądów powództw. Wystarczy bowiem, iż poszkodowany wykaże jakikolwiek związek z uszkodzeniem ciała (niekoniecznie przyczynowy) dotyczący zaniedbania załogi.

W innym przypadku (*Abramson v. Japan Airlines*) personel pokładowy nie wyraził zgody na to, aby pasażer, skarżący się na złe samopoczucie, mógł położyć się w kabine pasażerskiej samolotu i, podobnie jak w przypadku *Husain v. Olympic Airways*, błędnie poinformował pasażera o tym, że nie było wolnych miejsc w samolocie (okazało się, że było ich 9). Później okazało się, iż pasażer cierpiał na przepuklinę. Po wylądowaniu pasażer skierował powództwo do sądu, iż z uwagi na niedbalstwo załogi musiał się długo hospitalizować. W tym przypadku sąd uznał, że niedbalstwo przewoźnika nie było wypadkiem²⁶. W przypadku *Krys v. Lufthansa German Airlines*²⁷ podczas rejsu pasażer nie czuł się dobrze (później okazało się, że miał atak serca). Personel pokładowy poprosił pasażera-lekarza o udzielenie chore-

²⁵ M.S. Conley, *Treaties – „accident” under the Warsaw Convention – ninth Circuit holds that a pre-existing medical conditions, along with a characterizes an „accident” under the Warsaw Convention: Hussain v. Olympic Airways*. *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 69, winter 2004, nr 1, s. 185–193.

²⁶ *Abramson v. Japa Airlines Co*, 739, F. 2d 130 (3 d Cir 1984).

²⁷ *Krys v. Lufthansa German Airlines*, 119 F. 3d 1515 (11th Cir. 1997).

mu pomocy. W wyniku zadowalającej diagnozy lekarza dowódca statku powietrznego nie zdecydował się na lądowanie awaryjne. Sąd uznał więc, że nie był to wypadek. Poza tym pasażer Japońskich Linii Lotniczych nie powiadomił przewoźnika przed podróżą o swoich dolegliwościach, przez co przewoźnik nie wiedział o możliwości konieczności przeprowadzenia akcji ratowniczej.

W sprawie *Warshaw v. TWA*²⁸ sąd uznał, iż normalne ciśnienie panujące w samolocie, po którym pasażer przestał słyszeć na jedno ucho, nie było wypadkiem w rozumieniu art. 17 konwencji warszawskiej. W sprawie *Gotz v. Delta Air Lines*²⁹ sąd uznał, że bagaż, który uderzył pasażera, spadając z półki (przy obecności personelu pokładowego) nie spowodował wypadku w brzmieniu konwencji.

W przypadku *Magan v. Lufthansa German Airlines*³⁰ z 1999 r. pasażer podróżował na trasie z Monachium do Sofii samolotem typu Avro 146, który miał tylko cztery rzędy miejsc pasażerskich. Samoloty te są dosyć niskie, a pasażer był wysoki, przez co miał mniejszy komfort podróży. Podczas lotu pasażer po wyjściu z toalety samolotu wskutek turbulencji przewrócił się i doznał uszkodzeń ciała. Pasażer nie słyszał informacji dowódcy statku powietrznego o konieczności powrotu na swoje miejsce i zapięcia pasów bezpieczeństwa³¹. Po wylądowaniu pasażer skarżył się na bóle głowy. Skierował on powództwo przeciwko Lufthansie na podstawie art. 17 konwencji. Lufthansa odparła zarzuty twierdząc, iż turbulencja i ostrzeżenie o niej przez załogę należy do zwykłych operacji samolotu. Amerykański sąd okręgowy uznał, że tylko groźne turbulencje uznawane są za wypadek. W innym przypadku (*Girard v. American Airlines*) pasażer doznał uszczerbku na zdrowiu w czasie wychodzenia z autobusu przewożącego pasażerów z terminala pod samolot. Powódka upadła i odniosła szereg obrażeń. Przewoźnik bronił się, że nie był to wypadek³².

3. Próby rozszerzenia pojęcia „wypadek lotniczy”

W ostatnich latach wzrosła liczba spraw wnoszonych do sądów z powodu chorób, takich jak niewydolność oddechowa SARS (którą uznano, iż nie podlega pod art. 17 konwencji³³), czy zakrzepica żylna powodująca całkowite odcięcie dopływu krwi do poszczególnych części ciała, poczynając od kończyn dolnych. Choroba może mieć skutki śmiertelne. Na tę chorobę narażeni są pasażerowie odbywający

²⁸ *Warshaw v. Tarns Word Airlines, Inc.*, 442 F. Supp. 400, 412–13.

²⁹ *Gotz v. Delta Air Lines Inc*, 12 F. Supp. 2d 199, 204–5.

³⁰ D. M. McDonald, 2004 SMU Aviation Case Law Update, s. 369.

³¹ B. D’Amico, *Aviation Law – liability under the Warsaw Convention – Second Circuit holds that the determination of whether an occurrence amounts to an „accident” requires a specific, factual inquiry: Magan v. Lufthansa German Airlines*, s. 493–500.

³² *Girard v. Am. Airlines, Inc. No. 00-CV-4559*, 2003 U.S. Dist. LEXIS 14506.

³³ 4 Liability Seminar, wystąpienie Benjamina Martina (Australia 29 września 2003).

loty długodystansowe. Sądy różnie interpretowały tę szkodę. Szacuje się, iż na świecie na 400 skarg wydano zaledwie dwie decyzje korzystne dla pasażera, na przykład w Australii³⁴. Ostatecznie uznano, iż obowiązkiem przewoźnika jest powiadomienie pasażera o możliwości zaistnienia choroby i jej przeciwdziałanie m.in. poprzez ćwiczenia określonych części ciała podczas lotu; przewoźnik jest wtedy zwolniony z odpowiedzialności. Tak na przykład w jednej ze spraw pasażer oskarżył przewoźnika o spowodowanie u niego zakrzepicy żyłnej DVT na trasie z Los Angeles do Auckland. Sąd okręgowy uznał, że powód nie udowodnił, iż DVT powstało w wyniku zdarzenia nieoczekiwanego i niezwykłego na pokładzie samolotu i oddalił sprawę³⁵. Podobnych oddaleń można w praktyce amerykańskich sądów podać bardzo wiele³⁶. Innym przypadkiem była sprawa *Blansett v. Continental Airlines* z 2001 r., w której pasażerka oskarżyła przewoźnika o spowodowanie DVT na trasie Houston–Teksas–Londyn. Sąd oddalił tę sprawę, ale opierając się na ekspertyzach Instytutu Medycyny Lotniczej przyznał, iż przewoźnik nie ostrzegł swoich pasażerów o możliwościach wystąpienia takich dolegliwości podczas długich rejsów w samolocie.

W innym przypadku (*Louie v. British Airways*) pasażer wniósł sprawę w związku z wypadkiem, jakiego doznał na rejsie Anchorage–Londyn w 2000 r. Wypadek, wedle powoda, spowodowany został przez nieprawidłowo zaprojektowany fotel pasażerski i niedoinformowanie pasażera o możliwości wystąpienia choroby DVT. Sąd nie uznał tego za wypadek, gdyż konfiguracja fotela pasażerskiego nie była „zdarzeniem nieoczekiwanym i niezwykłym”, a brak informacji o DVT powstał w wyniku nieustalenia wzorca instrukcji³⁷. Mimo to przypadki wnoszenia skarg z uwagi na spowodowanie DVT stały się bardziej częste w odniesieniu do lotów długodystansowych na całym świecie. Tak na przykład w Wielkiej Brytanii grupa 24 pasażerów skierowała skargę przeciwko kilkunastu przewoźnikom z powodu braku ostrzeżeń o możliwości wystąpienia DVT oraz o zbyt niewygodne siedzenia pasażerskie, które mogą powodować tę chorobę³⁸. Brytyjski sąd apelacyjny oddalił sprawę i uznał, iż aby zaistniał wypadek, muszą być spełnione przesłanki, takie jak: sam fakt zaistnienia zdarzenia (ang. *event*), które jest niezwykle i nieoczekiwane. W omawianym przypadku sąd nie uznał, iż opisana w skardze pasażerów sytuacja mogła kwalifikować się jako wypadek z art. 17 konwencji warszawskiej.

³⁴ *Rynne v. Landa Air Boulton DCJ Queensland Dist. Court*, 7, Feb. 2003; *Povey v. Civil Av. Safety Authority & Ors, Bongiorno J. Supreme Court of Victoria*, (20 Dec. 2002); *Rodriguez v. Ansett Australia Ltd.* (28 Avi. Cas CCH 16, 627 August 8, 2002).

³⁵ *Rodriguez v. Ansett Australia Ltd.*, 2002 WL 32153953 (C.D. Cal. Aug. 8, 2002).

³⁶ *Cortez v. Ansett Australia Ltd.*, 29 Avi. Cas (CCH) 18, 243 (C.D. cal. Sept. 5, 2003); *Blotteaux v. Qantas Airways Limited, et al.* 29, Avi Cas. (CCH) 18, 248 (C.D. cal. Sept. 5, 2003).

³⁷ *Louie v. British Airways, Ltd.*, 2003 WL 22769110 (D. Alaska Nov. 17, 2003).

³⁸ *The Deep Vein Thrombosis and Air Ravel Group Litigation*, 2003 EWCA Cir. 1005, 2003 WL 21353471 (C.A. Eng. July 3, 2003).

Podobna skarga pasażera odbywającego lot na trasie Sydney–Londyn–Sydney wpłynęła do sądu apelacyjnego w Australii³⁹. Powód skarżył się w szczególności na złe warunki podróży w samolocie, niemożność wyprostowania się i rozruszania i nie poinformowanie pasażerów o niebezpieczeństwach dotyczących DVT i możliwościach jego niedopuszczenia (np. poprzez ćwiczenie kończyn podczas lotu czy picie dużej ilości płynów). Pasażer uznał, iż był to wypadek, ponieważ nie wiedział on o warunkach podróżowania i możliwościach takiej choroby, a więc zdarzenie było dla niego nieoczekiwane i niezwykle. Sąd powołując się na wyroki *Saks v. Air France* i *Hussain v. Olympic Airways* oddalił sprawę, gdyż uznał, iż podczas rejsu zostały zachowane wszystkie normalne procedury przez przewoźnika, a indywidualna reakcja pasażera nie może być traktowana jako „wypadek” w rozumieniu konwencji warszawskiej. W podobnej sprawie w Kanadzie sąd uznał, iż niedoinformowanie pasażerów o DVT może być uznane jako niedbalstwo przewoźnika, ale mimo to nie można uznać tego za „wypadek” w rozumieniu art. 17 konwencji warszawskiej⁴⁰. Rozstrzygnięcia tego typu stosują obecnie sądy w różnych częściach świata. Tak więc skargi na zbyt niewygodne miejsca w samolotach nie będą uznane za zdarzenie niezwykle i nieoczekiwane. Podobnie nieostrzeżenie pasażera o możliwości pojawienia się schorzeń takich jak DVT nie jest uznawane za wypadek. Szuca się więc, że liczba takich powodztw zmniejszy się. Jako ostrzeżenie jednak przewoźnicy już teraz, za namową Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Lotniczych (IATA), umieszczają w swoich pismach pokładowych i biuletynach informacje o tej chorobie i możliwości jej zapobieżenia (np. poprzez rekomendowanie ćwiczeń określonej grupy mięśni podczas lotu).

Inne przypadki, które dotyczą pojęcia „wypadek”, mogą wiązać się z niedbalstwem bądź niedołożeniem należytej staranności przez przewoźnika. W jednym z przypadków (*Scala v. American Airlines*) pasażer oskarżył przewoźnika o podanie alkoholu zamiast, zgodnie z prośbą pasażera, napoju bezalkoholowego. Pasażer doznał w związku z tą omyłką uszkodzenia zdrowia. Sąd uznał, iż nie był to wypadek⁴¹. W innym przypadku (*Fulom v. Malev Hungarian Airlines*) powód wniósł powodztwo za doznany uszczerbek na zdrowiu podczas lotu. Pasażer poczuł ból w plecach i powiadomił załogę. Załoga poprosiła o pomoc podróżującego lekarza, który był ortopedą. Zaaplikował on zastrzyki przeciwbólowe. Po wylądowaniu w Nowym Jorku pasażera zabrano do szpitala, w którym wstawiono mu potrójne bypasy. Pasażer pozwał przewoźnika o wydanie złej diagnozy. Przewoźnik uwolnił się od winy twierdząc, iż zastosował standardowe procedury w udzielaniu pasażerom

³⁹ *Quantas Ltd. & British Airways plc v. Povey*, (2003) VSCA 227, 2003 WL 23000692 (S. Ct. Victoria 2003).

⁴⁰ *McDonald v. Korean Air*, 2002 Carswell Ont. 3094, 2002 WL 1861837 (Ont. S.C.J. Sept. 18, 2002).

⁴¹ 249 F. Supp. 2d 176, 177 (D. Conn. 2003).

pierwszej pomocy. Sąd przychylił się do obrony przewoźnika i nie uznał tego zdarzenia za wypadek zgodnie z art. 17 konwencji warszawskiej⁴².

Ogólnie można powiedzieć, że przewoźnicy są zdania, iż pojęcie wypadek powinno być interpretowane bardzo wąsko. Inaczej sądzą pasażerowie kierujący skargi do sądu. Bardzo dużą rolę pełnią tu sądy i ich orzecznictwo. Tak na przykład sądy amerykańskie drobiazgowo sprawdzają, czy nie zaistniały następujące przesłanki, które mogą spowodować wypadek:

- 1) działanie pracowników przewoźnika,
- 2) błąd albo zaniedbanie w wykonaniu swoich obowiązków przez pracowników przewoźnika, niestandardowe warunki panujące na pokładzie samolotu, niestandardowe operacje lotnicze, takie jak turbulencje,
- 3) agresywne i niedbałe zachowanie innych pasażerów⁴³.

Reasumując, sądy apelacyjne w wielu krajach uznają, iż brak działania albo błąd załogi nie mogą być uznane za wypadek z art. 17 konwencji warszawskiej. Zresztą artykuł 17 nie rozróżnia pojęć „działanie” i „zaniechanie”. Ponieważ nie ma jednolitej definicji „wypadku” i „czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem z samolotu”, wyroki sądów w podobnych sprawach są często sprzeczne. Pomimo wielu zmian konwencji warszawskiej z 1929 r. (m.in. protokół haski z 1955 r., protokoły montrealskie z 1975 r.) przepis artykułu 17 pozostawiono bez zmian. Także i konwencja montrealska z 1999 r. stanowiąca kontynuację systemu warszawskiego⁴⁴, choć zwiększyła limity odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego za szkody na osobie pasażera, nie zmieniła samego pojęcia „wypadek” pochodzącego z art. 17 konwencji warszawskiej. Sytuacja taka nadal więc sprzyja powstawaniu wielu, często kontrowersyjnych interpretacji sądów różnych instancji na całym świecie.

4. Doktryna *forum non conveniens* i piąta jurysdykcja

Ofiary wypadków lotniczych z reguły starają się składać skargi w sądach USA, a to z powodu wysokich odszkodowań, które są tam często orzekane. Jednak sądy amerykańskie bardzo często odwołują się do doktryny *forum non conveniens*. Doktryna ta, stosowana w praktyce państw *common law*⁴⁵, zezwala sądowi, zgodnie z

⁴² Fulom v. Malev Hungarian Airlines, 244 F. Supp. 2d 217, 218 (S.D.N.Y. 2003).

⁴³ R. F. Hedrick, *From Warsaw to Montreal: Mental Injury and „accident” survive the one-way flight*, materiały z konferencji „Worldwide Conference on Current Challenges In International Air Law”, Montreal, Quebec, Canada, September 24–26, 2004 s. 3–4.

⁴⁴ Final Act of the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montreal from 10 to 28 May – ICAO, DCW Doc. No. 58; 28/5/99.

⁴⁵ Doktryna stosowana jest w takich państwach jak Australia, Stany Zjednoczone i Wielka Brytania.

jego rozważą, na oddalenie sprawy, jeżeli w jego opinii sprawa ta będzie bardziej właściwa dla innego forum⁴⁶. Podejmując taką decyzję sąd powinien rozważyć, czy istnieje alternatywne forum, a także czy zachowane zostały interesy stron i interes publiczny. Niektóre sądy amerykańskie wymagają, aby przed przekazaniem sprawy na inne forum pozwany zobowiązał się, iż podda się jego jurysdykcji. Sąd ponadto obowiązany jest orzec, czy na takim forum będą mogły być przyznane odpowiednie środki dla naprawienia szkody powoda. Środki te nie muszą być identyczne. Ważne jest natomiast stwierdzenie, czy powództwo może być formalnie dopuszczone na to alternatywne forum, czy nie ma innych przeszkód proceduralnych, czy alternatywny system sądowy jest bezstronny, czy odpowiednie zwolnienia są dostępne i czy nie miałyby miejsca żadne szkodliwe następstwa przeciwko osobie wnoszącej powództwo. Sąd oddalający sprawę na mocy *forum non conveniens* musi ponadto wziąć pod uwagę system egzekucji sądowej⁴⁷.

Przed upewnieniem się, iż istnieje alternatywne forum dla załatwienia sprawy, sąd bierze również pod uwagę interes prywatny poszkodowanego i dogodność dla stron (w tym koszty uczestnictwa świadków, wizja lokalna itp.). Sąd obowiązany jest także uwzględnić interes publiczny w celu uniknięcia konfliktów prawa (pozostawienie spraw lokalnych miejscowym sądom) czy problemów z zastosowaniem obcego prawa. To pozwany musi udowodnić, iż sprawa może zostać oddalona na zasadzie *forum non conveniens*, bo alternatywne forum istnieje. Podczas gdy niektóre sądy stanowe w USA przychylnie rozpatrują sprawy wniesione przez skarżących cudzoziemców, to sądy federalne i inne są bardziej restryktywne. Nawet w stanie, który nie stosuje tej doktryny, istnieje możliwość przeniesienia danej sprawy do sądu federalnego. Możliwość zastosowania doktryny sądy amerykańskie mają także w przypadku wyraźnego konfliktu pomiędzy prawem krajowym a międzynarodowym – w celu poszanowania „państwa trzeciego”. Stąd sądy jako pierwsze mogą zdecydować, czy taki konflikt istnieje⁴⁸.

Konwencja warszawska z 1929 r. (której stroną są także USA) w art. 28 wskazuje na właściwość sądów, do których poszkodowani mogą kierować swoje powództwa. Są to: miejsce domicylu przewoźnika, głównej siedziby jego przedsiębiorstwa, podpisania umowy przewozu oraz przeznaczenia. Konwencja montrealaska dodała do czterech sądów, wymienionych w konwencji warszawskiej, jeszcze jeden sąd znajdujący się w miejscu zamieszkania lub czasowego pobytu poszkodowanego (art. 33 ust. 2). Konwencja montrealaska nie określa, przed sąd jakiego państwa musi być wniesione powództwo, pod warunkiem że zostanie wybrana (z zastrzeżeniem

⁴⁶ M. Dogauchi i T.C. Hartley, *Preliminary draft convention on exclusive choice of court agreements – draft report*, s. 23–24, prel. Doc nr 26, December 2004.

⁴⁷ M. G. Shaw, *Defeating forum non conveniens in environmental cases*, July 21 2000.

⁴⁸ M. Polkowska, *Doktryna forum non conveniens w praktyce sądownictwa amerykańskiego w sprawach odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego*, „Jurysta” nr 1, 2005 r., s. 26–28.

postanowień ust. 3) jedna z powyższych możliwości. Jeżeli na przykład Amerykanin, mieszkający w Paryżu, wykupił bilet na lot samolotem Air France pomiędzy Paryżem a Genewą, na mocy konwencji warszawskiej nie mógłby skarżyć Air France w Stanach Zjednoczonych, nawet jeżeli Air France ma swoje przedstawicielstwo w USA. Powód jest taki, iż USA nie było „miejszem przeznaczenia” zgodnie z warunkami umowy zawartymi w bilecie pasażerskim.

Przepis art. 33 ust. 2 jest korzystny dla ofiary wypadku i osób występujących z roszczeniem w jej imieniu, jest to tzw. „piąta jurysdykcja”. Najważniejszą konsekwencją wprowadzenia piątej jurysdykcji jest bowiem możliwość dochodzenia roszczeń przed sądami narodowymi i według prawa państw, gdzie pasażer ma (miał) główne i stałe miejsce zamieszkania; nie bierze się tu pod uwagę powiązań pomiędzy tym państwem a trasą samolotu. Delegacja amerykańska na konferencji montrealskiej, przygotowującej konwencję w 1999 r., wyraziła pogląd, że miejsce zamieszkania pasażera jest tam, gdzie posiada on nieruchomości i gdzie została zawarta umowa ubezpieczenia pasażera przed wypadkiem. W projekcie konwencji przewidziane zostało prawo opcji co do przystąpienia do „piątej jurysdykcji”, które jednak nie znalazło się w samej konwencji. Wprowadzenie piątej jurysdykcji postulowały USA; zwolennikiem jej były też niektóre inne delegacje, m.in. kolumbijska⁴⁹. USA zadeklarowały, że nie ratyfikują nowej konwencji, jeżeli przystąpienie do „piątej jurysdykcji” nie będzie w niej obligatoryjne. Delegacja amerykańska swoje stanowisko argumentowała również tym, że znaczny wzrost ruchu pasażerskiego (a szczególnie tranzytowego) powoduje, iż istniejące właściwości sądów ustalone w konwencji warszawskiej w 1929 r. okazały się niewystarczające⁵⁰. Wskazano również na to, że wprowadzenie piątej jurysdykcji nie zwiększy znacząco ciężaru dowodowego przewoźników. Jednak pomimo tych wszystkich argumentów oczywiste jest, że wprowadzenie piątej jurysdykcji miało na celu przede wszystkim ochronę obywateli amerykańskich. Ta kwestia wywołała najwięcej kontrowersji.

Z jednej strony zwolennicy piątej jurysdykcji uważają, iż dzięki niej pasażerowie mogą uniknąć wysokich kosztów związanych z dochodzeniem roszczeń w obcym, czasami bardzo odległym kraju, takich jak np. podróż, zakwaterowanie itd. Wskazywano na to, iż podobne rozwiązanie zawiera konwencja ateńska dotycząca przewozu pasażerów i ich bagażu morzem z 13 grudnia 1994 r.⁵¹. Niektóre państwa (np. Francja⁵²) wystąpiły z nowym projektem interpretacji terminu „stałe i główne miejsce zamieszkania” – miałyby to oznaczać główne miejsce zamieszkania pasażera podczas ostatnich 12 miesięcy od momentu wypadku⁵³.

⁴⁹ Diplomatic Conference as a Whole – DCW (materiały z konferencji montrealskiej) Document (Doc). No. 31 17/5/99.

⁵⁰ DCW Doc No. 27 12/5/99.

⁵¹ 14 ILM 945.

⁵² DCW Doc No. 33 17/5/99.

⁵³ DCW Doc No. 41 21/5/99.

Z drugiej strony istnieją uzasadnione obawy, iż wprowadzenie „piątej jurysdykcji” może prowadzić do nasilenia zjawiska tzw. *forum shopping*, czyli zabiegania o właściwość sądów stosujących prawo najbardziej korzystne dla strony powodowej. Takim najbardziej poszukiwanym „forum” były i są USA, gdzie orzekane są najwyższe odszkodowania⁵⁴. Istnieje również niebezpieczeństwo dla średnich i małych przewoźników przy wprowadzeniu piątej jurysdykcji, które zauważyły m.in. Indie⁵⁵, Wietnam⁵⁶, Australia⁵⁷ oraz państwa afrykańskie⁵⁸. Państwa zasądające wysokie odszkodowania, m.in. w USA, mają nadzieję, że pasażerowie nieposiadający miejsca zamieszkania na ich terytorium wybiorą jurysdykcję w swoim kraju. Co więcej, sądy państw bogatszych będą w stanie oddalić pozew wniesiony przez nie-rezydentów na podstawie *forum non conveniens*, tzn. wtedy, jeżeli stosowny sąd krajowy jest odpowiedni dla powoda na podstawie „piątej jurysdykcji”.

Niektóre państwa chronią się przed zastosowaniem *forum non conveniens*. Tak np. część państw Ameryki Łacińskiej, w tym Ekwador, w swoim prawie wewnętrznym przyjęła zastrzeżenie, które stanowi, iż jeżeli jeden z ich obywateli kieruje powództwo do sądu w państwie trzecim (głównie w USA), sąd miejsca zamieszkania będzie później niewłaściwy dla tego obywatela dla rozpatrzenia tej sprawy. Wynika z tego, iż kiedy obywatel Ekwadoru zdecyduje się pozwać firmę amerykańską przed sądem w USA (z uwagi na możliwość uzyskania wyższego odszkodowania), poszkodowany nie będzie mógł już dochodzić swoich praw przed sądem ekwadorskim. Te przepisy w praktyce utrudniają zastosowanie zasady *forum non conveniens*.

Zastosowanie doktryny bywa oceniane różnie przez prawników, którzy często podważają jej usankcjonowanie w prawie międzynarodowym (stosowanie procedury właściwej dla sądu orzekającego sprawę). Tak na przykład w jednym przypadku oskarżenie zostało wniesione przed sąd USA przez przedstawicieli kilku obywateli i mieszkańców Szkocji, którzy zginęli w katastrofie podczas lotu czarterowego przewoźnika brytyjskiego. Pilot i wszyscy spadkobiercy byli Szkotami, przyczyny katastrofy badały władze brytyjskie. Oskarżenie zostało wniesione przeciwko amerykańskim producentom samolotów. Inicjatywa oddalenia sprawy na podstawie *forum non conveniens* została przyznana przez sąd, ale wniesiono apelację. Apelacja trafiła do Sądu Najwyższego USA. Sąd uznał, że postępowanie winno toczyć się w Szkocji, dlatego iż wszystkie osoby zainteresowane procesem zamieszkiwały w Szkocji – tam też miała miejsce katastrofa.

W innym przypadku w wyniku katastrofy samolotu British Midland B737-400 w czasie rejsu z Londynu do Belfastu (samolot był w posiadaniu korporacji brytyjskiej) powództwo zostało wniesione do sądu USA przeciwko przedsiębiorstwom Boeinga i

⁵⁴ DCW Doc No. 12 4/5/99.

⁵⁵ DCW Doc No. 20 11/5/99.

⁵⁶ DCW Doc No. 26 12/5/99.

⁵⁷ DCW Doc No. 40 20/5/99.

⁵⁸ DCW Doc No. 23 12/5/99.

Electric Company (projektant i producent części samolotowych silników). Sąd oddalił sprawę na podstawie *forum non conveniens*. W apelacji Sąd Federalny Apelacyjny USA potwierdził, iż Wielka Brytania była miejscem zamieszkania większości powodów, zwierzchników przewoźnika i miejscem wypadku, a więc dogodnym miejscem do wniesienia powództwa i odmówił wniesienia sprawy w USA. Pomimo tego, iż projektowanie, budowa i testy samolotu przeprowadzono w USA, na mocy konwencji warszawskiej wskazano na sąd brytyjski jako właściwy. Wykryto również błąd pilota brytyjskiego oraz obecność świadków i dowodów szkód na terenie Wielkiej Brytanii. Sąd uznał, iż wszystko to faworyzuje forum brytyjskie, zresztą tylko 16 na 100 skarżących było rezydentami czy obywatelami Stanów Zjednoczonych. Sąd orzekł, że z uwagi na to, iż wypadek wydarzył się w Wielkiej Brytanii, właściwe będzie prawo brytyjskie. W kwestiach związanych z odpowiedzialnością cywilną przewoźnika lotniczego doktryna *forum non conveniens* jest nadal stosowana w USA. W pierwszej połowie 2004 r. wydano 9 decyzji przy zastosowaniu tej doktryny (sprawy zostały przekazane m.in. do Indonezji, Kataru, Rosji i Francji). Wynika stąd, iż ratyfikując konwencję montrealską z 1999 r. każde państwo musi liczyć się z intencją rządu USA co do zastosowania doktryny *forum non conveniens* (zgodnie z art. 33 ust. 4 konwencji). Doktryna ta została, wedle interpretacji władz USA, prawnie usankcjonowana. Każdy poszkodowany, wnosząc powództwo do sądu USA, musi liczyć się z możliwością jego oddalenia do sądu miejsca swojego zamieszkania (art. 33 ust. 2)⁵⁹.

Praktyka pokazuje więc, iż bez względu na miejsce: domicylu przewoźnika, głównej siedziby jego przedsiębiorstwa, podpisania umowy oraz przeznaczenia przewozu – pasażerowie mający główne i stałe miejsce zamieszkania (w państwach bogatych) będą mieli zasądzone wysokie odszkodowania, a obywatele państw biednych – odpowiednio niższe. W perspektywie będzie więc wciąż następował przepływ kapitału z państw biednych do bogatych⁶⁰. Jest również oczywiste, że piąta jurysdykcja tworzy warunki niekorzystne dla małych i średnich przewoźników, głównie w państwach rozwijających się. Będą oni narażeni na najwyższe z możliwych odszkodowań, co może spowodować wzrost opłat ubezpieczeniowych, które z kolei zostaną przerzucone na pasażerów poprzez wzrost cen biletów. Stworzenie piątej jurysdykcji oznacza łatwiejsze odrzucanie roszczeń wnoszonych przez obcych obywateli w krajach przyznających najwyższe odszkodowania. Sądy tych krajów nie będą miały skrupułów używając legalnych środków, które umożliwią odesłanie zagranicznego powoda do sądu kompetentnego w ramach piątej jurysdykcji w państwie jego pochodzenia. Konsekwentnie – płacąc więcej za nowy system, wielu pasażerów może znaleźć się w paradoksalnej sytuacji otrzymania mniejszej rekompensaty w razie wypadku niż do tej pory.

⁵⁹ M. Polkowska, *Doktryna forum non conveniens...*, op. cit., s. 28.

⁶⁰ M. Polkowska, *Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2003, s. 128–130.