

Małgorzata Polkowska

Pojęcie szkody i odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego w systemie warszawsko-montrealskim

Palestra 49/9-10(561-562), 25-43

2004

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 SZKODY I ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO W SYSTEMIE WARSZAWSKO-MONTREALSKIM

Zagadnienia związane z pojęciem szkody i zasadami odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym są regulowane przez ponadsiemdziesięcioletni system warszawski¹. Zwieńczeniem prac Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – ICAO nad tekstem nowej konwencji było podpisanie konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego na konferencji w Montrealu w maju 1999 r. Konwencja ta weszła w życie we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej 28 czerwca 2004 r.². Niektórzy prawnicy źródeł konwencji montrealskiej dopatrują się w projekcie konwencji sporządzonej przez przewoźników należących do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Lotniczych – IATA w Kuala Lumpur w 1995 r. Projekt ten zawierał przepisy o dwustopniowej odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, które kilka lat później zostały poddane dyskusji na forum ICAO. Faktycznie jednak konwencja montrealaska, oprócz tytułu, przejęła ogólną strukturę i treść większości artykułów z konwencji warszawskiej i protokołów ją zmieniających oraz całą treść konwencji guadalajarskiej. Można więc mówić o kontynuacji systemu, a nawet nazwać go „systemem warszawsko-montrealским”³.

Konwencję (sporządzoną w 6 językach) podpisali na konferencji w Montrealu przedstawiciele 53 państw. Akt końcowy zawiera m.in. uchwałę zalecającą przewoźnikom wypłacanie zaliczek na poczet odszkodowań, a państwom wydanie odpowiednich przepisów. W nowej konwencji nie znalazł się przepis zobowiązujący państwa przyjmujące ją do wypowiedzenia konwencji warszawskiej, chociaż takie wypowiedzenie nie jest wykluczone. Główne korzyści wynikające z konwencji montrealskiej z 1999 r. to przede wszystkim ujednoczenie przepisów w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego, wzrost ochrony użytkowni-

¹ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu powietrznego (12 październik 1929 r., Warszawa) Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49.

² Council of the European Union, Aviation 118, relex 198-9611/04, 18/05/2004.

³ M. Żylicz, *Nowe prawo międzynarodowego przewozu lotniczego*, „Państwo i Prawo”, zeszyt 9, Warszawa 1999, s. 30–31.

ków transportu lotniczego, usprawnienie uzyskiwania odszkodowań, wprowadzenie obowiązkowego wymogu ubezpieczeń, ułatwienie i modernizacja dokumentów przewozowych. Mimo tego nadal najbardziej kontrowersyjne dla prawników i sądów stosujących przepisy konwencji są problemy odszkodowań z tytułu rozstroju zdrowia, wypadku, winy umyślnej przewoźnika i zasad ograniczenia jego odpowiedzialności.

W polskim tłumaczeniu roboczym konwencji z maja 1999 r. pojawiło się (w art. 17) pojęcie „rozstrój zdrowia”. Takie sformułowanie nie jest wiernym tłumaczeniem tekstu konwencji. Określenia angielskie *injury* i *bodily injury* oraz francuskie *lésion corporelle* oznaczają „zranienie”, „uszkodzenie” lub „obrażenia cielesne”, a nie „rozstrój zdrowia”, które to pojęcie jest szersze. Zresztą pojęcie „uszkodzenie ciała” nie zostało bliżej określone w konwencji, więc przy jego stosowaniu sąd właściwy do rozpatrywania sprawy jest zmuszony posiłkować się prawem krajowym. W polskim systemie prawnym nie ma konstrukcji, która odpowiadałaby ściśle intencjom autorów konwencji montrealskiej. Najbliższe temu wydaje się pojęcie „rozstrój zdrowia”. Termin ten znany jest bowiem polskiemu prawu karnemu⁴ i oznacza stopień uszkodzenia ciała (reakcja ogólna organizmu o charakterze procesu chorobowego na szeroko pojęte urazy, np. podwyższenie temperatury ciała). Rozstrój zdrowia rozszerza definicję szkód, za które odpowiada przewoźnik; nie jest to jednak bez znaczenia dla pasażera. Po ożywionej debacie na konferencji w Warszawie w 1929 r. zdecydowano się nie włączać do treści konwencji wyraźnego odniesienia do tzw. *recovery for mental injury* (odszkodowanie za krzywdę polegającą na upośledzeniu czynności psychicznych). Dopiero w czasie obrad konferencji montrealskiej w 1999 roku zaznaczyły się tendencje zmierzające do rozszerzenia zakresu konwencji o szkody na umyśle, tak zwane *mental injuries*. Na konferencji zaproponowano więc wprowadzenie odpowiedzialności z tytułu szkód powodują-

⁴ Kodeks karny Dz.U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553 (tekst ost. zm. Dz.U. z 2003 r. Nr 199, poz. 1935): „(...) Art. 17 § 1. W razie skazania za umyślne przestępstwo przeciwko życiu lub zdrowiu albo za inne przestępstwo umyślne, którego skutkiem jest śmierć człowieka, ciężki uszczerbek na zdrowiu, naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, sąd może orzec nawiązkę na wskazany cel społeczny związany z ochroną zdrowia.

§ 2. W razie skazania za przestępstwo przeciwko środowisku, sąd może orzec nawiązkę na wskazany cel społeczny związany z ochroną środowiska”.

Za rozstrój zdrowia polski kodeks karny przewiduje sankcje karne; art. 157 k.k.: „(...) § 2. Kto powoduje naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2”.

Patrz także ustawa z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, *Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* (Dz.U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152): Art. 34 „(...) z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenia ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia”.

cych *mental injury*, czyli urazy psychiczne, których pasażer doznał na skutek wypadku mającego miejsce na pokładzie samolotu. Proponowano, aby uznać *mental injury* za powód do odrębnego typu odszkodowania. Wyróżniono więc trzy rodzaje szkód komunikacyjnych:

- uszkodzenie ciała (ang. *bodily injury*);
- uszkodzenie mentalne związane z cielesnym (ang. *mental injury associated with bodily injury*);
- uszkodzenie mentalne, które ma negatywny wpływ na zdrowie pasażera. (ang. *mental injury which has a significant adverse effect on the health of the passenger*).

Wśród uczestników konferencji nie było jednak w tej sprawie jednolitego stanowiska. Wyrażano też pogląd, iż wyłączenie *mental injury* jako oddzielny typ szkody osłabi spójność systemu warszawskiego. Termin „uszkodzenie ciała” nie jest bowiem skonstruowany w ten sam sposób we wszystkich systemach prawnych i dlatego czasami trudno jest określić, czy osoba cierpi z powodu *mental injury*, czy nie. Tak na przykład w USA powód wytoczył proces American Airlines za fizyczne i mentalne szkody powstałe po wypadku w Arkansas; uszkodzenie nogi i ramienia spowodowało urazy psychiczne (*post traumatic stress disorder* PTSD). Sąd zasądził odszkodowanie na korzyść powoda; decyzję podtrzymał sąd wyższej instancji, wskazując jednak na to, iż późniejsze fizyczne objawy szkód mentalnych, takie jak utrata wagi, bezsenność, nie są szkodami w rozumieniu konwencji warszawskiej⁵.

Ostatecznie *mental injury* nie zostało wyodrębnione w konwencji jako oddzielny typ szkody⁶. Uznano bowiem, że wprowadzenie tego pojęcia może prowadzić do ubiegania się o roszczenia, których określenie w sposób ścisły będzie niemożliwe. Zbyt szerokie ujęcie pojęcia „szkody psychicznej” mogłoby prowadzić do ogromnych trudności przy ustalaniu wysokości kwot odszkodowawczych. Ryzyko urazu psychicznego jest wyższe u dzieci niż u osób dorosłych, a więc może mieć bardzo zróżnicowany skutek⁷. Z drugiej strony, projekt wyłączenia z zakresu konwencji pojęcia *mental injuries* spotkał się ze sprzeciwem części delegatów.

Z uwzględnieniem art. 17 ust. 1 konwencji, wyrażenie *bodily injury* jest zastosowane w konwencji w taki sposób, iż daje ono możliwość rozszerzonej interpretacji. Termin *injury* jest tłumaczony jako całkowita krzywda na zdrowiu. W związku z tym, w powiązaniu z interpretacją przepisów krajowych oraz biorąc pod uwagę jurysdykcję niektórych państw (np. Stanów Zjednoczonych), można wystąpić z powództwem za urazy psychiczne pod pewnymi warunkami. Tak więc w zasadzie

⁵ Air Crash at Little Rock, Arkansas on June 1, 1999 (291 F. 3d 503 2d Cir 2002); także *Bobion v. CSA Czech Airlines* (2002 U.S. Dist. LEXIS 2220 65 (D.C. N.J. 2002); także *King v. Bristow Helicopters, Ltd.* (19999 SLT 919 (Lord Ordinary), 2001 SLT 126 (Inner House of the court of Session) (2002) 2 All ER 565 (House of Lords).

⁶ *Eastern Airlines Inc. v. Floyd* (499 U.S. 530 (1991)).

⁷ *Lee v. American Airlines* 2002 U.S. Dist. LEXIS 12029 (N.D. Tex. 2002).

przewoźnik jest odpowiedzialny pod warunkiem, że szkoda nie została spowodowana przez stan zdrowia pasażera; jeśli choroba jest ukryta, ubezpieczyciel może odmówić zapłacenia odszkodowania albo zapłacić niższą sumę.

Ostatnimi czasy pojawił się problem szkód z tytułu DVT (*Deep Vein Thrombosis* – rodzaj zakrzepicy żyłnej); choroba ta polega na całkowitym odcięciu dopływu krwi do poszczególnych części ciała, poczynając od kończyn dolnych, i może mieć skutki śmiertelne. Na tę chorobę narażeni są pasażerowie odbywający loty długodystansowe. Sądy różnie interpretowały tę sytuację. Szacuje się, iż na 400 skarg wydano zaledwie dwie decyzje pozytywne, m.in. w Australii⁸. Ostatecznie uznano, iż obowiązkiem przewoźnika jest powiadomienie pasażera o możliwości zaistnienia choroby i jej przeciwdziałaniu m.in. poprzez ćwiczenia określonych części ciała podczas lotu; przewoźnik jest wtedy zwolniony z odpowiedzialności. Podobnie uznano, że SARS (niewydolność oddechowa) nie podlega art. 17 konwencji⁹.

Przepis tegoż artykułu stanowi, że przewoźnik¹⁰ ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera¹¹, spowodowaną wydarzeniem na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem (pojęcie to ewoluowało od 1929 r.¹²). Warto tu nadmienić, iż konwencja montrealaska nie dotyczy szkód karnych, które powstały w wyniku popełnienia przestępstwa (celem jest ukaranie przestępcy), ani niemających charakteru odszkodowawczego (kompensacyjnego)¹³.

Ważnym elementem jest ustalenie, czy wypadek miał 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:

⁸ *Rynne v. Lauda 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).

⁹ 4 Liability Seminar, wystąpienia Benjamina Martina (Australia 29.09.2003).

¹⁰ Przewoźnik, w tym pracownicy, agenci przewoźnika i niezależni kontrahenci – patrz *Reed v. Wisser* 535 F. 2d 1079 (2d Cir. 1977) – agent podróży nie jest uznawany za podlegającego konwencji, ponieważ nie uczestniczy w przewozie – patrz *DeMarco v. Pan Am* 459 NYS2d 655 (NY Sup. Ct. 1982).

¹¹ Za pasażera uznaje się osobę żywą na pokładzie samolotu, za pasażerów nie uznaje się personelu pokładowego w trakcie pełnienia przez nich obowiązków służbowych – patrz *Re Mexico City Air Crash of October 31, 1979*, oraz *Haley v. Western Airlines* 708 F. 2d 400 (9th Cir. 1983); nie jest pasażerem osoba, która doznała szkody, oglądając reportaż z porwania samolotu z jej bliskim na pokładzie – patrz *Darras v. TWA* 20 Avi. 177441 (DC Mass. 1985).

¹² W protokole gwatemalskim z 1971 r. zmiana polegała na wprowadzeniu terminu angielskiego *personal injury* zamiast *bodily injury*. Uznano też, że przewoźnik nie jest odpowiedzialny, jeżeli śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera wynikły wyłącznie ze stanu zdrowia pasażera. Protokół montrealski nr 3 z 1975 r. przyjął zasady protokołu gwatemalskiego.

¹³ Na przykład katastrofa nad Lockerbie, której przyczyną był akt terrorystyczny – *Air Disaster at Lockerbie, Scotland, on December 21, 1988*, 928 F. 2d 1267 (2d Cir. 1991).

- 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 przewoźnika¹⁴. 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 terminalu¹⁵. 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 terrorystyczny¹⁶.

Jeszcze trudniejsze do interpretacji są wypadki w czasie wysiadania z samolotu. W sprawie Ricotta przeciw Iberii z 1979 roku rozpatrywano sprawę 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 winien odebrać bagaż¹⁷. Natomiast pasażerowi, który już po zakończonym locie został zaatakowany w drodze z portu lotniczego do parkingu, tenże sąd nie przyznał odszkodowania¹⁸. Podobnie w kazusie Philips v. Air New Zealand z 2002 roku sąd uznał, że wysiadanie pasażera z samolotu było częścią umowy o przewóz (umowa zaczęła się w momencie odprawy pasażerskiej)¹⁹. W innym przypadku pasażerka wystąpiła z powództwem przeciwko przewoźnikowi za szkody, jakich doznała na pokładzie samolotu lecącego z Londynu do Dulles w stanie Wirginia w Stanach Zjednoczonych. Uskarżała się ona na uszkodzenie wiązań kolonowych jako rezultat turbulencji, która spowodowała jej upadek. Przewoźnik bronił się, wskazując, iż turbulencja nie jest postrzegana jako wypadek. Ustalono, że turbulencja była wyjątkowo silna. Sąd uznał to uzasadnienie, wyrokując, iż szkody mogły być spowodowane przez niespodziewane albo niezwykle wydarzenie (ang. event)²⁰.

¹⁴ Air France c. Nicoli 1971, RFDA 173 (C.A. Paris, 2 April 1971).

¹⁵ L. Goldhirsch, *The Warsaw Convention annotated*, Paris 1988, s. 63.

¹⁶ Ruwantissa I. R. Abeyratne, *Aviation trends in the New Millenium*, Hants 2001, s. 197.

¹⁷ Ricotta v. Iberia 482 F. Supp. 497 (D.C. N.Y. 1979).

¹⁸ Martinez Hernandez v. Air France 545 F. 2d 279 (1st Cir. 1976).

¹⁹ Philips v. Air Zealand (2002) EWHC 800 (Comm); (2002) 1 All ER (Comm) 801; także Parkinson v. Quantas Airways Ltd. (unreported) October 17, 2002.

²⁰ Brunk v. British Airways, PLC 195 Supp. 2 d 130 (D.D.C. 2002).

Przewoźnik nie jest odpowiedzialny, dopóki pasażer nie udowodni, że powstała szkoda, o której stanowi konwencja²¹. Ograniczenie możliwości obrony przewoźnika w zakresie odpowiedzialności jest przewidziane w innym miejscu konwencji (np. w art. 21).

Pojęcie „wypadek”, w rozumieniu art. 17, jest w doktrynie szeroko interpretowane. Ilustruje to poniższy przypadek. Na pokładzie samolotu lecącego z Chicago do Zurychu pasażer doznał nagłego ataku serca i mimo pomocy lekarza i wylądowania awaryjnego w Toronto – zmarł. Żona pasażera wystąpiła z powództwem przeciwko przewoźnikowi „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 „Swissairu” 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 uznał²².

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 pasażera. Tak na przykład sądy uznały za wypadek utratę zdrowia w wyniku dekompresji²³, twardego lądowania²⁴, alarmu bombowego na pokładzie²⁵ czy zatrucia²⁶.

Istnieją również inne konwencje, które odnoszą się do przewozu lotniczego oraz innego rodzaju szkód, na przykład nuklearnych, które mogą powodować kolizje przepisów. Takimi konwencjami są na przykład wiedeńska *konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody nuklearne* z 21 maja 1963 roku czy paryska *konwencja o odpowiedzialności osób trzecich w obszarze energii atomowej* z 29 lipca 1960 roku. Zostały one połączone jednym aktem prawnym z 21 września 1988 roku²⁷.

²¹ Warto zwrócić tu uwagę na to, iż w ostatnich czasach przewoźnicy lotniczy podpisują umowy code share, które pozwalają pasażerom np. kupić bilet na lot United Airlines (przewoźnik umowny) od Delta Airlines (agenta) na lot z Nowego Jorku do Genewy samolotem Swiss (przewoźnik faktyczny). W przypadku katastrofy samolotu Swiss 111 w 1998 r. pasażer mógł sądzić albo przewoźnika faktycznego, umownego, albo obu. Sytuacje te uregulowała po raz pierwszy konwencja guadalajarska, której nie podpisały Stany Zjednoczone. Przewoźnik wystawiający bilet jest jedynie agentem dla przewoźnika, na którego wystawia bilet, a nie przewoźnikiem – patrz *Kapar v. Kuwait Airways* 845 F. 2d 1100 (D.C. 1988).

²² *Scarboro v. Swissair* (28 Avi. Cas CCH 16, 147, N.D. G. 2002).

²³ *Warshaw v. TWA* 442 F. Supp. 400 (D.C. Pa. 1977).

²⁴ *Kalish v. TWA* 89 Misc. 2d 153 (N.Y. Civ. Ct. 1977).

²⁵ *Margrave v. British Airways* 643 F. Supp. 510 (D.C. N.Y. 1986).

²⁶ *Alleged Food Poisoning Incident*, March 1984, 770 F. 2d 3 (2d Cir. 1985).

²⁷ Konwencję wiedeńską przyjęło 31 państw, a paryską, która ma charakter regionalny, 14 państw europejskich. Protokółłączony, który wszedł w życie 27 kwietnia 1992 roku, przyjęło 20 państw.

Większość materiałów radioaktywnych przewożonych samolotem służy celom medycznym albo przemysłowym. Szkody spowodowane takimi materiałami nie mieszczą się w definicji szkody konwencji nuklearnych.

Obie konwencje regulują zasady przestrzegania przepisów przez umawiające się państwa. Termin „szkoda nuklearna” oznacza utratę życia oraz każdą szkodę na osobie pasażera, która jest wynikiem właściwości radioaktywnych albo połączeniem właściwości radioaktywnych z trującymi, wybuchowymi czy innymi niebezpiecznymi działaniami paliwa atomowego czy odpadów promieniotwórczych, pochodzących z instalacji nuklearnych. W przypadku katastrofy czy lądowania awaryjnego samolotu wiozącego materiał radioaktywny istnieje możliwość, iż pasażer zostanie napromieniowany w wyniku uszkodzenia przesyłki z takim materiałem. Wtedy mamy do czynienia z wypadkiem nuklearnym. Napromieniowanie pasażera łączy się z terminem konwencyjnym „uszkodzenie”. Konwencja wiedeńska przewiduje, że „(...) nikt inny poza przewoźnikiem nie będzie odpowiedzialny za szkodę nuklearną (...)” Stąd powstaje tu niejasność co do tego, kiedy przewoźnik jest odpowiedzialny w myśl przepisów konwencji wiedeńskiej, a kiedy – konwencji montrealskiej²⁸.

Konwencja montrealaska w art. 18 reguluje kwestie dotyczące szkód bagażu (zarejestrowanego i niezarejestrowanego). Przewóz lotniczy obejmuje okres, w którym bagaż lub towar podlega opiece przewoźnika niezależnie od tego, czy znajduje się na lotnisku, czy na pokładzie statku powietrznego lub też w innym miejscu (w razie wylądowania poza lotniskiem). W przypadku bagażu zarejestrowanego, tak jak w konwencji warszawskiej i instrumentach z nią powiązanych, przewoźnik jest odpowiedzialny za szkody, a jedynie w ściśle określonych okolicznościach ma możliwość obrony. Przewoźnik jest odpowiedzialny za nierejestrowany bagaż jedynie w przypadku, jeżeli szkoda powstała z jego winy lub z winy osób działających w jego imieniu²⁹. Tak może się zdarzyć w sytuacji, kiedy personel pokładowy, pomagając pasażerowi w ulokowaniu się w samolocie, uszkadza jego bagaż podręczny. Przewoźnik jest odpowiedzialny ponadto za zniszczenie, utratę czy uszkodzenie towaru podczas trwania przewozu lotniczego, zdefiniowanego w ust. 3, z wyłączeniem okoliczności ujętych w ust. 2 i 4. Taką szkodą może być na przykład przewóz kurczaków, które nie przeżyły podróży. W sytuacji, kiedy przewoźnik nie może udowodnić, iż straty powstały wskutek choroby, istnieje domniemanie, iż winny był przewoźnik³⁰. Przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności za zniszczenie,

Strony tego połączonego protokołu są traktowane jako strony dwóch konwencji i wybór przepisu prawa jest przewidziany do określenia tego, która z konwencji i kiedy ma zastosowanie w przypadku incydentu.

²⁸ DCW, Doc. No. 7 26/3/99.

²⁹ IATA Legal Information Bulletin, No. 65, February 1992, s. 27–29.

³⁰ *Assureurs Divers v. Alitalia* 1983 RFDA 153 (Trib. De Comm. De Paris, 4 Nov. 1982).

utrata czy uszkodzenie towaru lub ją ograniczyć³¹. Do okoliczności zwalniających przewoźnika z odpowiedzialności należą:

– naturalne właściwości, jakość lub wada własna towaru (np. przewoźnik we Francji może udowodnić, że zastosowana wobec niego zasada domniemanej winy jest niesłuszna, gdyż przesyłka uległa uszkodzeniu wskutek jej cech wewnętrznych, m.in. choroby zwierząt³²);

– wadliwe opakowanie wykonane przez osobę inną niż przewoźnik czy osoby za niego działające (np. spedytor przygotował przesyłkę towarową w nieprawidłowym opakowaniu, przez co zawartość wylała się na zewnątrz);

– wojna lub konflikt zbrojny (tzw. siła wyższa);

– działanie władz publicznych związane z wwozem, wywozem lub tranzytem towaru (np. przedłużająca się odprawa celna).

Przewoźnik musi wykazać (na nim spoczywa ciężar dowodowy), że szkoda wynika z powodu jednej z wymienionych okoliczności. Inaczej ponosi odpowiedzialność zgodnie z art. 18. Jest to bardzo dogodnie dla nadawcy towaru, gdyż odszkodowanie wypłaca mu przewoźnik, który ma regres względem agenta handlingowego. Katalog zawarty w ust. 2 jest zamknięty, ponieważ zostały w nim enumeratywnie wyliczone okoliczności zwalniające lub ograniczające odpowiedzialność. Może to być jedna okoliczność lub więcej, ale tylko spośród wymienionych. Przewoźnik nie ma więc możliwości uwolnienia się od odpowiedzialności lub jej ograniczenia, powołując się na inne okoliczności niż tu wyliczone.

W konwencji montrealskiej możliwości obrony przewoźnika z tytułu opóźnienia w przewozie (art. 19) zostały zmodyfikowane w porównaniu z konwencją warszawską. Przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że on i osoby za niego działające w celu uniknięcia szkody podjęli wszelkie środki, jakich można było rozsądnie oczekiwać (ang. *could reasonably be required*), lub że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe. Takie sformułowanie zastąpiło poprzednie, mówiące po prostu o wszelkich niezbędnych środkach (ang. *all necessary measures*). Brzmienie nowego artykułu jest bardziej elastyczne i realistyczne oraz stwarza łatwiejszy do przyjęcia i spełnienia standard. W konwencji nie ma ścisłej definicji opóźnienia. Specjalna Grupa Modernizacyjna i Konsolidacyjna Systemu Warszawskiego na konferencji w Montrealu nie była w stanie uzgodnić definicji opóźnienia, zarówno w zależności od jego przyczyny (włączając w to siłę wyższą), jak i minimalnej granicy długości opóźnienia. W związku z tym pojawiły się różne propozycje w sprawie ustalania arbitralnego (polubownego) należnych kwot za szkody spowodowane opóźnieniem w przewozach pasażerów, bagażu i towarów³³. Jednak przy przyjęciu takiego

³¹ Przepis ten pozostał wierny postanowieniom konwencji warszawskiej, zmodyfikowanej protokołem montrealским nr 4.

³² L. Goldhirsch, *op. cit.*, s. 75.

³³ Patrz też DCW, Doc. No. 22 12/5/99 Komentarze do art. 21A – limity odpowiedzialności – zaproponowane przez 53 państwa afrykańskie.

rozwiązania należałoby również określić w konwencji warunki, które doprowadziły do opóźnienia i które powinny być uwzględnione przy ustalaniu wysokości rekompensaty. Limity odszkodowań w przypadkach opóźnienia w przewozie pasażerów, bagażu i towarów określa art. 22 konwencji. Z zapisów konwencji montrealskiej wynika także, że wysokość rekompensaty za opóźnienia określona w art. 22, jak i wszelkie dodatkowe warunki zostaną określone w prawie krajowym poszczególnych państw lub w układach regionalnych, m.in. Wspólnot Europejskich.

13 maja 2002 roku UE przyjęła rozporządzenie Rady i Parlamentu Europejskiego nr 889/2002³⁴, które wprowadziło niektóre postanowienia konwencji montrealskiej do przepisów unijnych 2027/97³⁵. Miało na celu przede wszystkim zapewnienie właściwego poziomu odszkodowań w razie wypadków lotniczych, jednak wprowadziło wiele innych postanowień umacniających ochronę pasażerów i ich rodzin. Ujednolicono m.in. zasady wypłaty odszkodowań w przypadku uszkodzenia, zagubienia czy opóźnienia w przewozie bagażu pasażera. Rozporządzenie, tak jak konwencja montrealaska, nie definiuje opóźnienia i przewiduje, iż w wyniku opóźnień limit odpowiedzialności przewoźnika wynosi 4150 SDR na pasażera (około 5640 USD) w przypadku opóźnienia pasażerów i 1000 SDR w przypadku opóźnienia na sztukę bagażu. W przypadku uszkodzenia bagażu pasażer ma na reklamację 7 dni, w przypadku opóźnienia – 21 dni, licząc od dnia, w którym bagaż znalazł się w jego posiadaniu³⁶. Kwestia opóźnień, uregulowana art. 19 konwencji montrealskiej, nasuwa jednak pewne wątpliwości. Mówi się w nim o odpowiedzialności przewoźnika za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie pasażerów, bagażu i towarów. Można uważać, że tekst konwencji operuje terminem wytlumaczonego, rozsądnego opóźnienia (ang. *delay resonnable*). Ponadto twórcy konwencji ponownie odwołują się do prawa wewnętrznego. Doktryna różnicuje tutaj różne kierunki interpretacji:

- restryktywny, w ujęciu wąskiej interpretacji art. 19, obejmując nim tylko okres lotu samolotem,
- opierający się na założeniu, w myśl którego w art. 19 mowa jest o definicji przewozu zgodnie z art. 18 ust. 3 konwencji, gdzie szkoda na skutek opóźnienia nie różni się od innego rodzaju szkód – stąd terminy dochodzenia odpowiedzialności powinny być te same,
- pogląd, w myśl którego opóźnienie w przewozie lotniczym następuje zawsze wtedy, kiedy pasażerowie, bagaż i towary nie nadeszły do miejsca przeznaczenia w

³⁴ Rozporządzenie Rady i Parlamentu Europejskiego z 13 maja 2002 r. nr 889/2002 zmieniające Rozporządzenie Rady nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w razie wypadku (O.J. No. L 140, 30.05.2002, p. 2).

³⁵ Rozporządzenie Rady nr 2027/97 z 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w razie wypadku lotniczego, Dz. Urz. nr L 285, 17/10/1997.

³⁶ Na dzień 24 marca 2004 r. 12 krajów UE rozpoczęło proces ratyfikacyjny. Proces ten zakończyły już 3 kraje. Patrz Council of the EU 2000/0193 (CNS) Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Competence of the Community.

uzgodnionym czasie; opóźnienie w przewozie lotniczym nie musi oznaczać, że przyczyna, która je spowodowała, powstała w czasie wykonywania przewozu.

Domniemywa się, iż przewoźnik nie ponosi winy i nie będzie obciążony, dopóki powód nie wykaże, iż szkody wynikły z opóźnienia w przewozie (nie jest tu istotne, czy przewoźnik był winny czy nie). Osoba występująca z powództwem musi udowodnić, iż opóźnienie doprowadziło do szkody i było bezpośrednią jej przyczyną, czyli ciężar dowodu został przerzucony na powoda. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem, jeżeli udowodni, że on sam i osoby za niego działające w celu uniknięcia szkody podjęli wszelkie środki, jakich można było rozsądnie oczekiwać, albo że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe (np. podczas strajku czy awarii silnika³⁷). Konwencja nie wymienia żadnego rodzaju szkód powstałych w wyniku opóźnienia. Określa je bowiem prawo krajowe. Do takich szkód można zaliczyć na przykład skrócony przez opóźnienie samolotu urlop³⁸. Opóźnienie w przewozie pasażerów czy rzeczy oznacza nieprzybycie na umówiony czas (podany na bilecie albo w rozkładzie lotów). Niekiedy jednak nie podaje się dokładnego czasu przylotu – tak zazwyczaj dzieje się w przypadku towaru. Nie może być więc mowy o zobowiązaniu przewoźnika do dotrzymania terminu (w liście przewozowym termin umieszcza się ewentualnie w rubryce „Tylko do użytku przewoźnika”) i można mówić jedynie o zobowiązaniu przewoźnika do staranności w tym zakresie. Ogólnie dla przewozu ustalony jest rozsądny i tolerancyjny czas. O rozsądnym czasie przewozu można mówić, jeżeli towary dotarły na miejsce przeznaczenia szybciej niż drogą morską lub lądową. Należy mieć jednak na uwadze pilność przewozu niektórych towarów, na przykład eksponatów na wystawę lub części do naprawy statku, których opóźnienie jest przyczyną szkody. Przewoźnik, niezależnie od planowanej daty przewozu wpisanej na liście przewozowym, w przypadku przesyłek pilnych musi być poinformowany uwagą w dokumencie przewozowym o dacie, w której przesyłka powinna znaleźć się w porcie przeznaczenia, na przykład „Eksponaty na wystawę muszą być dostarczone do dnia...”. Niekiedy winny jest pasażer, na przykład kiedy spóźnił się na samolot, gdyż nie przybył na lotnisko w umówionym czasie³⁹, albo nie potwierdził rezerwacji na dany rejs⁴⁰.

Jednak w większości przypadków kwestię czasu rozstrzygać muszą sądy. Konwencja nie określa – poza odpowiedzialnością przewoźnika za szkody – obowiązków i uprawnień stron w razie niewykonania umówionego przewozu przez przewoźnika lotniczego. Stanowią o tym przepisy wewnętrzne państw⁴¹. W jednym z

³⁷ Martel c. Cie. Air Inter RFDA 239 (T.G.I. Marseille, 3 Feb. 1981).

³⁸ Air France c. Malbois 1984 RFDA 287 (Cass. March 27, 1984).

³⁹ Tumarkin v. Pan Am 4 Avi. 18152 (N.J. Sup. Ct. 1956).

⁴⁰ Goldhirsch v. Air France 13 Avi. 17307 (N.Y. Civ. Ct 1974).

⁴¹ W uchylonym przez ustawę *Prawo lotnicze* z 2002 r. polskim prawie przewozowym, w art. 62.2. stwierdzono, że przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką poniósł pasażer wskutek opóźnionego przy-

przypadków pasażer przewoził dzieło sztuki z Connecticut do Rzymu, samolot opóźnił się, przez co dzieło nie trafiło na aukcję i wystawę. Powód zażądał odszkodowania, powołując się na art. 19 konwencji. Sąd na mocy art. 22 uznał odpowiedzialność ograniczoną przewoźnika⁴². Warto tu także wspomnieć o coraz częściej stosowanej przez przewoźników zasadzie rekompensaty, jeśli pasażer nie zostanie zabrany na pokład (ang. *denied boarding compensation*). Jest to specjalna kategoria opóźnienia w przewozie i dotyczy jego fazy początkowej. W wyniku oddzielnej umowy z pasażerem przewoźnik zobowiązuje się do uiszczenia rekompensaty pasażerowi za niezabranie go na pokład na skutek braku miejsc – „overbookingu”, pomimo dokonanej rezerwacji. Zasady rekompensat przy overbookingach zostały usankcjonowane Rozporządzeniem Rady z 1991 r.⁴³ oraz prawem krajowym. Rozporządzenie unijne przyznaje pasażerom posiadającym ważny bilet i potwierdzoną rezerwację minimalne świadczenia w razie odmowy przyjęcia na pokład, czyli prawo do rekompensaty finansowej, wyboru pomiędzy alternatywnym lotem przy najbliższej możliwości, zmiany trasy lub zwrotu kosztów podróży, jeżeli z powodu opóźnienia straciła ona sens; zapewnia także zmniejszenie niedogodności związanych z oczekiwaniem.

Rozporządzenie zostało oparte na kilku podstawowych zasadach, a mianowicie:

- wszyscy przewoźnicy, wykonujący rejsy regularne z portu lotniczego położonego na terytorium UE, powinni stosować jednakowe standardy dla pasażerów, którym odmówili przyjęcia na pokład,
- przewoźnik lotniczy powinien być zobowiązany do ustalenia zasad wejścia na pokład w przypadku zawyżonej liczby dokonanych rezerwacji,
- w przypadku odmowy wejścia na pokład powinny zostać jasno określone prawa pasażerów, w tym zasady rekompensaty,
- pasażerowie powinni być właściwie poinformowani o przysługujących im prawach⁴⁴.

Konwencja montrealaska przyjęła zasadę, zgodnie z którą przewoźnik może odrzucić pasażerskie roszczenie, a tym samym zredukować swoją odpowiedzialność, jeżeli udowodni niedbalstwo poszkodowanego lub jego przyczynienie się do niedbalstwa (ang. *negligence*), przez co nastąpiła szkoda. W tym miejscu konwencja montrealaska przejęła koncepcję przyczynienia się powoda do

jazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportowego, jeżeli szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika – Ustawa Prawo przewozowe z 1984 r. (Dz.U. z 1995 r. Nr 119, poz. 575).

⁴² *Weston v. Federal Express Corp.* (28 Avi. Cas (CCH) 16, 211–212d Cir. 2002).

⁴³ Rozporządzenie Rady nr 295/1991 z 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych (O.J. No. L 158, 23.06.1990, p. 59).

⁴⁴ Patrz M. Polkowska, I. Sz:majda, *Ochrona praw pasażerów lotniczych w prawie WE*, „Studia Europejskie” Centrum Europejskie UW, nr 4(24), 2002, s. 77.

szkody (ang. *contributory negligence*) z konwencji warszawskiej. Artykuł 20 nieznacznie modyfikuje przepis protokołu montrealskiego nr 4 z 1975 r., który zezwala przewoźnikowi na uwolnienie się od odpowiedzialności, jeśli szkodę spowodowała osoba dochodząca odszkodowania lub osoba, od której wywodzi ona swoje prawa.

W innych przypadkach, kiedy do winy przyczyni się np. port lotniczy czy agencja ruchu lotniczego, przewoźnik jest odpowiedzialny, to znaczy musi wypłacić odszkodowanie, a później ma prawo regresu na mocy przepisów krajowych, do których odsyła konwencja (art. 37). Taka konstrukcja prawna nie miałaby sensu w przypadku przyczynienia się do szkody pasażera, ponieważ przewoźnik musiałby dochodzić regresu od tej samej osoby, której wypłacił odszkodowanie (pasażera, osoby uprawnionej do otrzymania odszkodowania). Ustawodawca przyjął tu skróconą drogę procedury dochodzenia roszczeń. Jeżeli osoba poszkodowana (np. przez niestosowanie się do poleceń personelu pokładowego) przyczyni się do szkody, to przewoźnik uchyla się od odpowiedzialności, gdy udowodni niedbalstwo. W takim przypadku odpowiedzialność obiektywna do 100 tys. SDR nie ma zastosowania, gdyż przewoźnik może całkowicie uwolnić się od odpowiedzialności.

Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli szkoda została spowodowana niedbalstwem osoby trzeciej i wynosi powyżej 100 tys. SDR (patrz art. 21). Art. 21, kierowany tylko do przewoźników, ustanawia zasadę, w myśl której przewoźnik zawsze ponosi odpowiedzialność za śmierć, uszkodzenie ciała pasażera i rozstrój zdrowia pasażera (ang. *bodily injury*), chyba że wystąpią okoliczności wymienione w art. 20, wyłączające jego odpowiedzialność. Jest to zasada odpowiedzialności obiektywnej, niezależnej od winy przewoźnika. Jeżeli jednak udowodni on, że winę ponoszą osoby trzecie, ma prawo regresu. Artykuł ten reguluje relacje między przewoźnikiem a osobą poszkodowaną (patrz art. 22 ust. 5).

Jedną z podstawowych cech charakteryzujących reżim odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego jest wprowadzenie reguły górnych granic odszkodowawczych, które mogą być normalnie zasądzone od przewoźnika. Oznacza to, że szkoda nie zawsze może być całkowicie pokryta przez odszkodowanie. Przyczyny przyjęcia takiej dwustopniowej odpowiedzialności miały charakter ekonomiczny, gdyż chodziło o umożliwienie przewoźnikowi lotniczemu dokładnego skalkulowania ryzyka, na jakie może być narażony, a także przerzucenie tego ryzyka w pewnym zakresie na osoby, które korzystają z jego usług (pasażerowie). Rozwiązanie to jednak w okresie, w którym opracowano konwencję, brało pod uwagę także interesy kontrahentów przewoźnika lotniczego, chroniąc ich przed możliwością umownego ustalenia (narzuconego przez przewoźnika) niższych granic odpowiedzialności odszkodowawczej. Problem wysokości limitów odszkodowawczych stanowi, obok kwestii uregulowania zasad odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego, kluczowe zagadnienie, od którego rozwiązania zależą losy ujednoliconego w konwencji reżimu tej odpowiedzialności. Konwencja montrealaska dopuszcza nieograniczoną odpowiedzialność przewoźnika w przypadku szkody na osobie

pasażera poprzez wprowadzenie dwustopniowego systemu odpowiedzialności. Pierwszy etap przewiduje sztywną odpowiedzialność do wysokości 100 tys. SDR, a drugi – powyżej tego limitu, gdzie reżim oparty na zasadzie winy ma zastosowanie bez kwotowo oznaczonego limitu odpowiedzialności i gdzie ciężar dowodu spoczywa na przewoźniku.

Postanowienia art. 21 oznaczają duże umocnienie ochrony interesów osób poszkodowanych w zakresie szkód na osobie pasażera, poprzez:

- wprowadzenie dla roszczeń do wysokości 100 tys. SDR reżimu odpowiedzialności obiektywnej (to jest niezależnej od stopnia winy przewoźnika),
- utrzymanie tylko w odniesieniu do roszczeń wyższych, w części przewyższającej wymienioną kwotę, możliwości uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności przez udowodnienie braku winy po jego stronie, a także przez udowodnienie winy osoby trzeciej (konwencja warszawska uznawała tylko odpowiedzialność przewoźnika, który mógł mieć względem tej osoby regres, ale w ramach ustalonych limitów).

W obu przypadkach przewoźnik jednak może uwolnić się od odpowiedzialności. Jest to wyraźne odstępstwo od tradycyjnej zasady, w myśl której na powódzie spoczywa ciężar dowodu zgodnie z łacińską paremią *actori incumbit probatio* (dowód obciąża powoda), w sytuacji „(...) kiedy szkodę spowodowało lub przyczyniło się do niej niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniedbanie osoby dochodzącej odszkodowania (...)” (patrz art. 20).

Na konferencji w Montrealu w kwestii podniesienia bądź zniesienia konkretnych limitów odszkodowawczych wypowiadały się różne państwa i organizacje. Tak na przykład Międzynarodowa Unia Ubezpieczycieli Lotniczych (IUAL) wypowiedziała się za ustaleniem konkretnie i jasno określonych limitów odszkodowań. W innym przypadku ubezpieczyciele mogą przerzucać ciężar dowodu na pasażera, przez co wzrastają koszty ubezpieczenia. W związku z tym zaproponowano wprowadzenie trzyetapowego systemu odpowiedzialności, zgodnie z którym:

- przewoźnik będzie odpowiedzialny w pierwszym etapie za roszczenia do 100 tys. SDR; będzie to odpowiedzialność obiektywna (absolutna)⁴⁵;
- dla szkód przekraczających sumę 100 tys. SDR w drugim etapie za roszczenia do 500 tys. SDR odpowiedzialność przewoźnika będzie oparta na zasadzie domniemanej odpowiedzialności, to znaczy przewoźnik będzie mógł uwolnić się od odpowiedzialności (udowodnić, że jest niewinny);
- dla roszczeń przekraczających w trzecim etapie 500 tys. SDR odpowiedzialność przewoźnika będzie oparta na winie, bez kwotowego limitu odpowiedzialności (przewoźnikowi będzie trzeba winę udowodnić)⁴⁶.

⁴⁵ A. Tobolewski, *Just Say No to the Limitation of Liability in Air Law*, s. 8–11.

⁴⁶ Diplomatic Conference as a Whole – DCW (materiały z konferencji montrealskiej), Doc. No. 29 14/5/99.

Podobne stanowisko zajęły państwa afrykańskie, które ponadto wskazały na konieczność pogodzenia interesów konsumenta, państwa i przewoźnika. Stanowisko podobne do IUAI zajęły państwa arabskie (*Arab Civil Aviation Commission – ACAC*). Reżim miał być trzystopniowy, tylko wysokości limitów różniły się od propozycji IUAI. Indie⁴⁷ i Namibia⁴⁸ zajęły stanowisko zdecydowanie przeciwne zniesieniu konkretnych limitów odpowiedzialności. Indie wypowiedziały się na rzecz rewizji limitów odpowiedzialności co sześć⁴⁹, Wietnam co pięć lat⁵⁰.

Przepis konwencji montrealskiej ustanawiając stały limit odpowiedzialności za szkody powstałe przy przewozie bagażu jest bardziej obiektywny niż w konwencji warszawskiej. Teraz wartość bagażu nie jest związana z jego wagą. Można więc powiedzieć, że występują tutaj dwa pułapy odpowiedzialności; pierwszy jest obiektywny i przewoźnik jest obowiązany wypłacić odszkodowanie do wysokości 1000 SDR, bez względu na wartość bagażu czy winę przewoźnika (lub brak winy); drugi występuje fakultatywnie, jeżeli pasażer złoży deklarację interesu w dostawie i wtedy przewoźnik odpowiada do wysokości zadeklarowanej kwoty, bez względu na winę, jednak z możliwością zmniejszenia odpowiedzialności w przypadku udowodnienia, że wartość bagażu jest niższa niż zadeklarowana. Ciężar dowodu spoczywa na przewoźniku. W przypadku szkód w odniesieniu do bagażu nie istnieje opcja nieograniczonej odpowiedzialności (drugiego lub trzeciego etapu), czyli możliwość dochodzenia wyższych kwot odszkodowawczych powyżej limitów ustalonych tym ustępem. Trzeci etap dotyczy jednak odpowiedzialności nieograniczonej w przypadku winy umyślnej przewoźnika – patrz ust. 5. W jednym z przypadków sąd w Republice Południowej Afryki uznał, że przewoźnik nie może powoływać się na limity konwencyjne w odniesieniu do bagażu zagubionego, jeżeli pasażer złożył specjalną deklarację interesu⁵¹. Pasażer został powiadomiony, iż nie może przewozić rzeczy wartościowych na pokładzie i został zmuszony do oddania rzeczy na bagaż, gdyż przewoźnik ocenił je jako bardzo wartościowe. Pasażer nie zapłacił jednak większej sumy. Sąd uznał, że chociaż tak się stało, przewoźnik ponosi odpowiedzialność do wysokości zadeklarowanej kwoty⁵².

Odpowiedzialność przewoźnika za zniszczenie, zagubienie czy opóźnienie w przewozie towarów jest ograniczona przez ustęp 3 do wysokości 17 SDR za kilogram (ok. 20 USD), chyba że nadawca zadeklaruje wyższą wartość towaru. Nadawca może wtedy przed rejssem podpisać specjalną deklarację o wyższej war-

⁴⁷ DCW, Doc. No. 18 11/5/99.

⁴⁸ DCW, Doc. No. 44 21/5/99.

⁴⁹ DCW, Doc. No. 19 11/5/99.

⁵⁰ DCW, Doc. No. 25 12/5/99.

⁵¹ Pasażer lub nadawca towaru powinien mieć potwierdzenie, że przewoźnik faktyczny wyraził zgodę na specjalną deklarację interesu w dostawie bagażu lub towaru lub może on dochodzić swych praw jedynie od przewoźnika umownego – patrz też art. 41 ust. 2.

⁵² KLM v. Hamman [2002 (3) SA 818 (w) – Witwatersrand Local Division 2002].

tości towaru. Przewoźnik zostaje powiadomiony o tym, iż przewożony przez niego towar ma zadeklarowaną wyższą wartość. Ta wzmianka musi być wpisana w odpowiednią rubrykę na liście przewozowym⁵³. Dodatkowo nadawca musi zapłacić wyższą stawkę za przewożony towar⁵⁴ (patrz też ust. 2). Wymóg ten ma znaczenie dowodowe dla obu stron; w tej sytuacji wartość odszkodowania przewoźnika wzrośnie aż do wysokości zadeklarowanej sumy, chyba że przewoźnik udowodni, że suma ta przewyższa rzeczywisty interes nadawcy w dostawie. W przypadku opóźnień towarów, jak również bagażu (patrz art. 19), przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem (w Europie np. w miesiącach jesienno-zimowych opóźnienia zdarzają się często i wtedy przewoźnik musiałby płacić za sam fakt opóźnienia przez cały okres złych warunków atmosferycznych), jeżeli udowodni, że on sam i osoby za niego działające podjęli wszelkie środki, jakich można było rozsądnie oczekiwać, w celu uniknięcia szkody, albo że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe. Czyli w razie szkód powstałych w wyniku opóźnienia bagażu i towarów istnieje możliwość wyłączenia odpowiedzialności. W jednym z przypadków powód kupił osiem obrazów w Rosji. Obrazy te miały trafić na aukcję w Stanach Zjednoczonych. Umowa o przewóz z przewoźnikiem UPS zawierała informację, iż limit odpowiedzialności został określony na poziomie 60 tys. USD, że istnieje możliwość podniesienia limitu przez zadeklarowanie wyższej wartości towarów. Powód zadeklarował jednak wartość na kwotę niższą niż rzeczywista wartość obrazów w wysokości 100 tys. USD. Towar zaginął, a powód wniósł skargę przeciwko UPS i powołał się na wartość rzeczywistą obrazów. UPS ograniczył swoją odpowiedzialność tylko do sumy zadeklarowanej. Powód żądał, aby sąd nie uznał ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika, ponieważ UPS nie przetłumaczył na język znany pasażerowi warunków umowy. Sąd uznał, że powód wiedział o limitach odpowiedzialności, a także o możliwości zadeklarowania wyższej wartości przewożonego towaru i skargę odrzucił⁵⁵.

Przepis ust. 4, pochodzący z protokołu haskiego z 1955 r., przewiduje, że odpowiedzialność za towar zależy od wagi towarów uszkodzonych, zniszczonych, zagubionych czy opóźnionych. W przypadku zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie przedmiotu w pakunku przy określeniu limitu odpowiedzialności przewoźnika jest brana pod uwagę waga całego pakunku, a nie jedynie waga samego przedmiotu (ale tylko tego pakunku, w którym był przedmiot). Tak na przykład, jeżeli zniszczeniu ulegnie przesyłka z elektroniką albo część urządzenia znajdująca się w jednej paczce, całe urządzenie traci na wartości, bo nie można go używać zgodnie z przeznaczeniem. Przepis ust. 4 kładzie jednak nacisk na to, że ciężar dowodu leży po stronie powoda. W jednym z przypadków firma Motorola i jej

⁵³ Cie. D'Assurances Alpina c. TWA 1964 FRDA 234 (C. Justice Geneva, 16 Mar. 1962).

⁵⁴ L&C. Mayers Co. v. KLM 108 N.Y.S 2d 251 (N.Y. Sup. Ct. 1951).

⁵⁵ Kesel v. UPS (2002, U.S. Dist. LEXIS 12350, N.D. Cal. 2002); Perera v. Varig 775 F. 2d 21 (2d Cir. 1985).

ubezpieczyciel pozwali przewoźnika Federal Express i spedytora Kuehne und Nagel o odszkodowanie w wysokości ponad 240 tys. USD za szkody na przesyłce towarowej przewożonej z Teksasu do Japonii. Przewoźnik przyjął do przewozu system baz telefonów komórkowych, skonsolidowany na jednym liście przewozowym AWB. Towar był spakowany na czas podróży w 20 palet. Po przybyciu do Japonii stwierdzono, że baza kontrolna zawierająca instalacje elektryczne została uszkodzona i musiała być wymieniona kosztem przekraczającym 450 tys. USD. Uszkodzona paleta ważyła około 680 kg, a waga całego systemu przekraczała 12 tys. kg. Sąd uznał częściowo powództwo przeciw przewoźnikowi i orzekł, że jeżeli powód udowodni, iż szkoda jednej części wpłynęła na wartość całej przesyłki, przy ustaleniu limitu odpowiedzialności będzie brana pod uwagę całkowita waga przesyłki, a nie tylko uszkodzona część. Sąd ostatecznie przyznał odszkodowanie wynikające z wagi całego frachtu⁵⁶. W innym przypadku nadawca wysłał 1000 telefonów komórkowych przewoźnikiem China Airlines w 9 kartonach, które były załadowane na jedną paletę. Do Hongkongu dotarły zaledwie cztery kartony. Sąd zadecydował, że na mocy art. 22 konwencji musi być brana pod uwagę ogólna waga całej przesyłki⁵⁷.

Postanowień ust. 1 i 2, mówiących o ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika, dotyczącej opóźnień i szkód odnośnie do bagażu, nie stosuje się wtedy, kiedy udowodniono, że szkoda została spowodowana winą umyślną; odpowiedzialność jest wtedy nieograniczona (ust. 5). Ta koncepcja przeszła znaczną ewolucję od czasu podpisania konwencji warszawskiej i stała się jednym z istotnych elementów powodujących wyłom w spójności systemu odpowiedzialności. Umożliwiała to jej bardzo ogólnikowa formuła oraz odesłanie do prawa miejscowego (*lex fori*).

Już konwencja warszawska w art. 25 uznała, iż przewoźnik może być pozbawiony prawa powoływania się na ograniczoną odpowiedzialność z powodu swej szczególnie ciężkiej winy (ang. *wilful misconduct*): „(...) przewoźnik nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia niniejszej konwencji, które wykluczają lub ograniczają jego odpowiedzialność, jeżeli szkoda wynikła z jego winy, która według prawa sądu orzekającego uważana jest za równoznaczną z podstępem. Prawo to nie będzie mu również przysługiwać, jeżeli szkoda została spowodowana przez jedną z osób za niego działających w wykonywaniu swych funkcji”⁵⁸. Protokół haski wprowadził zupełnie nowy przepis, w którym postanawia się, że w razie wszczęcia postępowania przeciwko pracownikowi lub przedstawicielowi przewoźnika (fr. *préposé*, ang. *servant*, agent – patrz art. 21 ust. 1) w następstwie szkody przewidzianej w konwencji warszawskiej, pracownik lub przedstawiciel, o ile udowodni, że działał wykonując swoje funkcje, będzie mógł powoływać się na te ograniczenia odpowiedzialności, na które mógł się powoływać przewoźnik. Całkowita

⁵⁶ Motorola Inc., v. Federal Express Corporation (308 F. 3d 995–9th Cir. 2002).

⁵⁷ China Airlines Limited v. Philips Hong Kong Limited (2002) 3 SLR 367.

⁵⁸ A. T. Wells and B. D. Chadbourne, *Introduction to Aviation Insurance and Risk Management*, Malabar 2000, s. 95–96.

kwota odszkodowania, która w takim wypadku mogła być uzyskana od przewoźnika oraz od jego pracowników i przedstawicieli, nie mogła przewyższyć wymienionych ograniczeń (art. 25A konwencji warszawskiej). Protokół montrealski nr 4 dodał zapis: „Przy przewozie pasażerów i bagażu ograniczenia odpowiedzialności sprecyzowane w art. 22 nie będą stosowane, jeżeli się udowodni, że szkoda wynika z czynu lub przeoczenia przewoźącego, jego pełnomocników lub agentów, została zrobiona zdecydowanie, żeby spowodować szkodę, lub lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobnych skutków szkody; pod warunkiem że w wypadku takiego czynu lub przeoczenia pomocnika lub agenta udowodni się, że był to czyn z zakresu jego zatrudnienia”⁵⁹. Treść art. 25 konwencji warszawskiej miała wyrazić zasadę zrównania w skutkach winy umyślnej i rażącego niedbalstwa w ujęciu przyjętym na gruncie ustawodawstwa państw Europy kontynentalnej. Trudności interpretacyjne, które zaczęły się pojawiać na gruncie art. 25, spowodowane były brakiem pojęcia *dol* (z łac. *dolus*, z winy umyślnej) we wszystkich krajowych systemach prawnych. Jest to pojęcie znane prawu francuskiemu i włoskiemu. Państwa *common law*⁶⁰ nie miały tego rodzaju odpowiednika. W Anglii ten artykuł tłumaczono jako *wilful misconduct* (wina umyślna). Również w przedmiocie ustalenia rodzaju winy, która ma być zrównana w skutkach z *dol*, nastąpiły rozbieżności. Przyjęto dwie interpretacje: pierwszą, mówiącą o tym, że w celu ujednoclenia pojęcia „wina” powinna być ona zrównana w skutkach z pojęciem *dol* (podstęp), oraz drugą, mówiącą o kompetencjach prawa krajowego.

Formuły, którymi określa się pojęcie *wilful misconduct*, w doktrynie dadzą się zatem sprowadzić do następujących elementów:

1) nieprawidłowego zachowania się (ang. *misconduct*) – działanie czy zaniechanie ze strony przewoźnika lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność, sprzeczne z ich obowiązkami wynikającymi z umowy przewozu, pod warunkiem że było ono objęte zakresem woli sprawcy; chodzi tu o zachowanie rozmyślne;

2) zamiaru działania lub zaniechania (element woli);

3) świadomości możliwych skutków i woli ich wywołania lub całkowitej obojętności wobec możliwości ich nastąpienia⁶¹.

W konwencji montrealskiej przepis odnośnie do winy umyślnej znika w przypadku roszczeń w związku ze śmiercią czy uszkodzeniem ciała pasażera (konwencja odeszła bowiem od limitów odpowiedzialności), ale istnieje nadal przy roszczeniach za opóźnienie, w przypadku przewozu osób i w przypadku szkód odnośnie do bagażu.

W jednej ze spraw sąd amerykański uznał, iż śmierć pasażera została spowodowana przez wypadek w rozumieniu art. 17 konwencji warszawskiej i że wypadek wyniknął z winy umyślnej pracownika przewoźnika. Pasażer cierpiący na astmę zmarł po inhalacji

⁵⁹ P. Durys, F. Jasiński, *Wybór aktów prawnych do nauki międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego*, Warszawa 1999, s. 186.

⁶⁰ *Common law* – prawo powszechnie, zwyczajowe.

⁶¹ *Goldman v. Thai Airways* 1981 Air Law 187 (Q.B. 31 Mar. 1981).

w samolocie. Żona zmarłego skierowała powództwo przeciwko przewoźnikowi, wskazując na trzy oddzielne wydarzenia, które składały się na pojęcie „wypadek”:

1) odmowa personelu pokładowego na prośbę o zamianę miejsca w sekcji dla niepalących w samolocie;

2) nieumiejętne podanie tlenu;

3) niecofnięcie napisu „Smoking permitted” podczas ataku astmy zmarłego.

Sąd uznał, iż śmierć kwalifikowała się jako *accident* w rozumieniu art. 17 konwencji warszawskiej, gdzie personel pokładowy odmówił przesadzenia pasażera (co jest przewidziane w procedurach przewoźnika), a odmowa pomocy była niezgodna z przepisami i stanowiła *wilful misconduct* przewoźnika⁶². Inny przypadek zdarzył się w Afryce Południowej, gdzie Sąd Najwyższy uznał, że zniknięcie przedmiotu w części bagażu jest winą umyślną przewoźnika. Personel naziemny kontrolował bowiem załadunek i wyładunek bagażu z samolotu. Sąd uznał, że kradzieży dokonał pracownik przewoźnika⁶³. Można przytoczyć również sytuacje, w których sądy oddalają powództwa z powodu *wilful misconduct*. W jednym z przypadków powód złożył skargę, że skradziono mu bagaż po tym, jak został skierowany do prześwietlenia i po przejściu przez „security”. Powód domniemywał, że narażono go na nieracjonalne ryzyko i nie zawiadomiono o kradzieżach występujących w tym miejscu portu lotniczego. Sąd okręgowy nie uznał skargi za *wilful misconduct*⁶⁴. Inny przypadek zdarzył się w 1997 roku, kiedy wskutek katastrofy Boeinga 737 w Indonezji zginęła załoga i 97 pasażerów. Powód zażądał nielimitowanej odpowiedzialności przewoźnika na mocy art. 25 konwencji, domniemując, że kapitan celowo spowodował katastrofę samolotu. Po zbadaniu sprawy przez ekspertów sąd oddalił pozew, gdyż nie miał wystarczającej pewności, że kapitan działał z premedytacją, z zamiarem spowodowania katastrofy⁶⁵. Także Sąd Apelacyjny Nowego Jorku uznał, że nie było winy umyślnej w sytuacji, kiedy pasażer zachorował i zmarł podczas rejsu z Nowego Jorku do Moskwy (załodze zarzucono, iż temu nie zapobiegła). Sąd uznał, że nie było pewności co do tego, iż załoga działała celowo i ze świadomością, że szkoda nastąpi⁶⁶.

Artykuł 25 konwencji montrealskiej stanowi usankcjonowanie praktyki i powtórzenie zasad konwencji warszawskiej. Przepis wyjaśnia, iż przewoźnik może w każdym czasie podwyższyć albo znieść obowiązujące w konwencji limity odpowiedzialności. Przepis ten pozwala przewoźnikowi na podwyższenie lub zniesienie, przez umowę z przewoźnikiem lub na mocy jednostronnych deklaracji, konwencyjnych limitów od-

⁶² Husain v. Olympic Airways (2002 U.S. App. LEXIS 25470–9th Cir. 2002) oraz M. S. Conley, Treaties – “accident” under the Warsaw Convention – ninth circuit holds that a preexisting medical condition, along with a flight attendant’s failure to act, characterizes an “accident” under the Warsaw Convention” Hussain v. Olympic Airways, *Journal of Air Law and Commerce* Vol. 69, s. 185–194.

⁶³ KLM v. Hamman [2002 (3) SA 818 (w) – Witwatersrand Local Division 2002].

⁶⁴ Dazo v. Globe Airport Security Services (295 F. 3 d 934/9th Circuit 2002).

⁶⁵ Clarke & Ors v. Silk Air (Singapore) Private Ltd. (The High Court of the Republic of Singapore, 24 October 2001). Patrz także Ruwantissa I. R. Abeyratne, *op.cit.*, s. 259–272.

⁶⁶ Kemelman v. Delta Air Lines, Inc. (740 N.Y. S. 2d 434 (2002)).

szkodowań. Dotyczy to także wymienionej w art. 21 kwoty 100 tys. SDR, chociaż w tym przypadku nie jest to właściwie limit. Już w konwencji warszawskiej pasażer mógł w drodze specjalnej umowy z przewoźnikiem ustalić wyższą granicę odpowiedzialności. Umowy takie nie były jednak stosowane na szeroką skalę, poza sytuacją wymuszoną przez rząd Stanów Zjednoczonych (Tymczasowe Porozumienie Montrealskie z 1966 r.). Porozumienie to, choć nie ma charakteru umowy międzynarodowej, jest zaliczane do elementów systemu warszawskiego. Powstało ono w oparciu o art. 22(1) konwencji warszawskiej, jako umowa specjalna między 34 przewoźnikami korzystającymi z przestrzeni powietrznej Stanów Zjednoczonych; wkrótce potem do grupy tej dołączyli inni przewoźnicy. W myśl porozumienia, limit odpowiedzialności na pasażera w przypadku śmierci czy uszkodzenia ciała został podwyższony do 75 tys. USD, łącznie z kosztami dochodzenia roszczeń, lub 58 tys. USD plus koszty dochodzenia roszczeń. Równocześnie przewoźnicy będący stronami porozumienia zobowiązali się nie korzystać z możliwości przewidzianej w art. 20(1) konwencji warszawskiej, stanowiącym o uwolnieniu się od odpowiedzialności przez wykazanie braku swojej winy. Tak więc przyjęto zasadę odpowiedzialności obiektywnej – niezależnej od winy przewoźnika. Ponadto ustalono, iż każdy przewoźnik w momencie wydania biletu jest obowiązany powiadomić pasażera o postanowieniach porozumienia – informacja ta powinna być wydrukowana na każdym bilecie pasażerskim.

Niektórzy przewoźnicy, z poparciem państwa, zdecydowali się na samodzielne podwyższenie, a nawet zniesienie limitów odpowiedzialności. Przewoźnicy japońscy (w tym Japan Airlines) w listopadzie 1992 roku jako pierwsi w świecie rzekli się limitu odpowiedzialności w międzynarodowych przewozach pasażerskich (była to tzw. japońska inicjatywa). Argumentowano, że dotychczasowe limity odpowiedzialności były zbyt niskie w porównaniu z aktualnymi odszkodowaniami w Japonii (w 1985 r. limit odpowiedzialności wynosił 100 tys. SDR)⁶⁷. Ponadto w wyniku prac podjętych w IATA powstały dwa porozumienia o zamierzonym zasięgu światowym: *IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability* (ILA), zwane później IIA⁶⁸, oraz *Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement* (MIA). Porozumienie ILA bazuje na dwupoziomowym systemie odpowiedzialności. Uznaje zasadę odpowiedzialności absolutnej nie tylko do wysokości 100 tys. SDR, ale także ponad tę sumę, włączając w to pełną sumę należnego odszkodowania.

Można spodziewać się, iż w najbliższej przyszłości międzynarodowe porozumienia będą obejmować coraz to większą liczbę przewoźników. Rozwiązania wymagają również sprawy odszkodowań dla ofiar terroru lotniczego w powietrzu i na ziemi. Problem ten pojawił się ze szczególną ostrością po zamachu w Nowym Jorku z 11 września 2001 r.

⁶⁷ K. Abe, *The practical considerations giving rise to the Japanese Initiative and the IATA Inter-carrier Agreement*, „The Aviation Quarterly”, Part 1, London, July 1996, s. 53–55.

⁶⁸ IATA, *Inter-carrier Agreement on Passenger Liability* (IIA). Essential Documents on International Air Carrier Liability, June 1999, IATA, s. 51–52.