Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØEA
od 26. rujna 2019.[1]

Predmet C-532/18

GN, kojeg na temelju zakona zastupa HM
protiv
ZU-a, u svojstvu stečajnog upravitelja društva Niki Luftfahrt GmbH

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Montrealska konvencija – Članak 17. stavak 1. – Odgovornost zračnog prijevoznika prema putnicima – Pojam ‚nesreća' – Tjelesna povreda putnika nanesena prolijevanjem vrućeg napitka u zrakoplovu u letu"

I. Uvod

1. Zahtjev za prethodnu odluku koji je podnio Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija) odnosi se na tumačenje članka 17. stavka 1. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu[2] (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija), odnosno odredbe kojom se određuju uvjeti u kojima se putnik kojem je tijekom leta nanesena tjelesna povreda može pozvati na odgovornost zračnog prijevoznika koji je bio operator tog leta.

2. Taj je zahtjev podnesen u okviru spora između maloljetne putnice, koju zastupa njezin otac, i stečajnog upravitelja zračnog prijevoznika. Tužiteljica u glavnom postupku zahtijeva naknadu štete zbog opeklina zadobivenih prolijevanjem vrućeg napitka do čega je iz nepoznatog razloga došlo tijekom međunarodnog leta koji obavlja navedeni prijevoznik.

3. Od Suda se prvi put traži da utvrdi opseg pojma „nesreća" u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, osobito s obzirom na kriterije primjenjivosti koje su određeni nacionalni sudovi već utvrdili. Konkretnije, u biti ga se pita je li nužno da događaj do kojeg je došlo u zrakoplovu nije samo iznenadan ili neuobičajen te da za njega nije odgovoran dotični putnik, nego i da predstavlja rizik svojstven zračnom prijevozu ili povezan s tim prijevozom. Iz razloga iznesenih u ovom mišljenju, smatram da treba ispuniti samo prve od tih kriterija, a ne i posljednje navedene kriterije.

1 Izvorni jezik: francuski

2 Tu je konvenciju, sklopljenu u Montrealu 28. svibnja 1999., Europska zajednica potpisala 9. prosinca 1999. te je u njezino ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. (SL 2001., L 194, str. 38.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 21., str. 5.). Konvencija je stupila na snagu, što se tiče Europske unije, 28. lipnja 2004.

II. Pravni okvir

A. Montrealska konvencija

4. U preambuli Montrealske konvencije navodi se, među ostalim, u njezinu trećem stavku, da države stranke te konvencije „prepoznaj[u] značaj zajamčene zaštite interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i potrebe za pravičnom naknadom temeljenom na načelu naknade štete". K tomu, u njezinoj petoj alineji navodi se da je „zajedničko djelovanje država s ciljem daljnjeg usklađivanja i kodifikacije određenih pravila koja uređuju međunarodni zračni prijevoz kroz novu Konvenciju najprikladniji način postizanja pravedne uravnoteženosti interesa".

5. Člankom 17. Montrealske konvencije, naslovljenim „Smrt i povreda putnika – oštećenje prtljage", predviđa se, u njegovu stavku 1., da je „[p]rijevoznik […] odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika isključivo pod uvjetom da se nesreća koja je prouzročila smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja".

6. Na temelju članka 20. te konvencije, naslovljenog „Razrješenje", „[a]ko prijevoznik dokaže da je šteta uzrokovana ili se može pripisati nemaru ili drugom štetnom djelovanju ili propustu osobe koja traži naknadu, ili osobe od koje to pravo potječe, prijevoznik je u cijelosti ili djelomično oslobođen svoje odgovornosti prema tužitelju u mjeri u kojoj je taj nemar ili štetno djelovanje ili propust prouzročio štetu ili joj je pridonio. Kada radi smrti ili povrede putnika naknadu traži neka druga osoba, a ne sam putnik, prijevoznik je isto tako u potpunosti ili djelomično oslobođen od odgovornosti u mjeri u kojoj dokaže da je šteta prouzročena ili joj je doprinijeto nemarom ili drugim štetnim djelovanjem ili propustom tog putnika. Ovaj članak primjenjuje se na sve odredbe o odgovornosti u ovoj Konvenciji, uključujući stavak 1. članka 21."

7. Članak 21. navedene konvencije, naslovljen „Naknada štete u slučaju smrti ili povrede putnika", glasi kako slijedi:

„1. Za štetu iz stavka 1. članka 17. koja ne prekoračuje 100 000 posebnih prava vučenja za svakog putnika, prijevoznik ne može isključiti niti ograničiti svoju odgovornost.

2. Prijevoznik nije odgovoran za štetu iz stavka 1. članka 17. do mjere u kojoj ona prekoračuje 100 000 posebnih prava vučenja ako prijevoznik dokaže da:

(a) takva šteta nije nastala radi nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta prijevoznika ili njegovih službenika ili agenata, ili

(b) je takva šteta nastala isključivo radi nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta treće stranke."

8. Člankom 29. te konvencije, naslovljenim „Temelj za odštetne zahtjeve", predviđa se da „[z]a prijevoz putnika, prtljage i tereta, bilo kakav odštetni zahtjev, s bilo koje osnove, bilo prema ovoj Konvenciji ili prema ugovoru ili na temelju kršenja ugovora ili na neki drugi način, mogu se podnijeti samo pod uvjetima i takvim ograničenjima odgovornosti kako je određeno ovom Konvencijom ne utječući na pitanje tko su osobe koje imaju pravo na tužbu i koja im prava pripadaju. U bilo kojoj od navedenih aktivnosti, kaznene, preventivne ili bilo kakve druge štete koje se ne mogu nadoknaditi ne mogu se naplatiti".

B. Pravo Unije

9. Uvodne izjave 5. do 7. i 10. Uredbe (EZ) br. 889/2002[3] o izmjeni Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća[4] glase kako slijedi:

„(5) Zajednica je potpisala Montrealsku konvenciju i time potvrdila namjeru da ratifikacijom postane njezina stranka.

(6) Potrebno je izmijeniti Uredbu Vijeća (EZ) br. 2027/97 […] radi njezina usklađivanja s odredbama Montrealske konvencije i na taj način postići ujednačen sustav odgovornosti u međunarodnom zračnom prijevozu.

(7) Ova Uredba i Montrealska konvencija jačaju mjere zaštite putnika i o njima ovisnih osoba te ih se ne smije tumačiti na način koji bi umanjio njihovu zaštitu u odnosu na zakonodavstvo na snazi na dan donošenja ove Uredbe.

[…]

(10) Sustav neograničene odgovornosti u slučaju smrti ili ozljede putnika primjeren je u sklopu sigurnog i modernog sustava zračnog prijevoza.”

10. U skladu s člankom 1. Uredbe br. 2027/97, kako je izmijenjena Uredbom br. 889/2002 (u daljnjem tekstu: Uredba br. 2027/97), „[o]vom se Uredbom provode odgovarajuće odredbe Montrealske konvencije u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage te se utvrđuju određene dodatne odredbe. Područje primjene tih odredaba također se proširuje na zračni prijevoz unutar pojedine države članice”.

11. Člankom 2. stavkom 2. Uredbe br. 2027/97 utvrđuje se da „[p]ojmovi sadržani u ovoj Uredbi koji nisu definirani u stavku 1. odgovaraju pojmovima koji se koriste u Montrealskoj konvenciji”.

12. Člankom 3. stavkom 1. te uredbe predviđa se da je „[o]dgovornost zračnog prijevoznika Zajednice u pogledu putnika i njihove prtljage uređena […] svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost”.

III. Glavni postupak, prethodno pitanje i postupak pred Sudom

13. Tužiteljica u glavnom postupku u kolovozu 2015., koja je u to vrijeme imala šest godina, bila je na letu između Španjolske i Austrije koji je obavljao zračni prijevoznik Niki Luftfahrt GmbH, društvo osnovano u skladu s austrijskim pravom.

14. Dijete je sjedilo pokraj oca koji je tijekom leta od stjuardese dobio šalicu vruće kave bez poklopca te ju je odložio na sklopivi stolić ispred sebe. Zatim je ta šalica skliznula te se njezin sadržaj prolio po djetetu koje je na jednom dijelu tijela zadobilo opekline drugog stupnja. Nije bilo moguće utvrditi je li se šalica kave prevrnula zbog neispravnosti sklopivog stolića ili podrhtavanja zrakoplova.

15. Tužiteljica u glavnom postupku, koju na temelju zakona zastupa njezin otac, podnijela je tužbu kojom je tražila da se društvu Niki Luftfahrt naloži naknada štete uzrokovane nesrećom do koje je došlo tijekom navedenog leta, u iznosu od 8500 eura uz kamate i troškove, na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije.

3 Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 13. svibnja 2002. (SL 2002., L 140, str. 2.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 4., str. 60.)

4 Uredba Vijeća od 9. listopada 1997. (SL 1997., L 285, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 3., str. 45.)

16. Stečajni upravitelj zračnog prijevoznika, koji je u međuvremenu dospio u stečaj, osporavao je postojanje odgovornosti, pri čemu je naveo da nije došlo do nesreće u smislu te odredbe jer nijedan „iznenadni i neočekivani događaj" nije doveo do prevrtanja šalice kave. U svakom slučaju, nije se ostvario nijedan „rizik svojstven zračnom prijevozu", odnosno tipičan za tu vrstu prijevoza, a taj bi uvjet također trebalo ispuniti.

17. Odlukom od 15. prosinca 2015. Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) prihvatio je tužiteljičin zahtjev u glavnom postupku. Taj je sud smatrao da je u okolnostima ovog slučaja utvrđena „nesreća" u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije jer je do prevrtanje šalice kave došlo zbog „neuobičajenog događaja koji je posljedica vanjskog djelovanja". Usto, presudio je da se ostvario „rizik svojstven zračnom prijevozu" jer zrakoplov u letu prolazi kroz različite nagibe koji mogu dovesti do toga da predmeti odloženi na horizontalnoj površini počnu kliziti a da za to nije potreban poseban manevar. Naposljetku, utvrdio je da zračni prijevoznik nije kriv jer je posluživanje vrućih napitaka u šalicama bez poklopca uobičajena i društveno primjerena praksa.

18. Oberlandesgericht Wien (Visoki zemaljski sud u Beču, Austrija) izmijenio je presudom od 30. kolovoza 2016. odluku donesenu u prvom stupnju, nakon što je zaključio da je isključena odgovornost zračnog prijevoznika jer su člankom 17. Montrealske konvencije obuhvaćene samo nesreće uzrokovane „rizikom svojstvenim zračnom prijevozu" i da u ovom slučaju tužiteljica u glavnom postupku to nije mogla dokazati.

19. Nakon što mu je podnesena žalba u revizijskom postupku, Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) odlučio je odlukom od 26. lipnja 2018., koju je tajništvo Suda zaprimilo 14. kolovoza 2018., prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Je li riječ o ‚nesreći' koja uzrokuje odgovornost zračnog prijevoznika u smislu članka 17. stavka 1. [Montrealske] konvencije […] ako šalica vruće kave, koja je u zrakoplovu u letu odložena na sklopivi stolić na prednjem sjedalu, iz nepoznatog razloga sklizne i prevrne se i pritom putniku nanese opekline?"

20. Pisana očitovanja Sudu su podnijeli tuženik u glavnom postupku, poljska vlada i Europska komisija. Na raspravi održanoj 19. lipnja 2019. francuska vlada i Komisija podnijele su usmena očitovanja.

IV. Analiza

A. Uvodne napomene

21. Najprije napominjem da sud koji je uputio zahtjev navodi da je Montrealska konvencija primjenjiva u okolnostima glavnog postupka jer je let tijekom kojeg je došlo do spornog događaja bio međunarodni let, u smislu članka 1. te konvencije, s obzirom na to da su se mjesto polaska i mjesto odredišta tog leta nalazili na državnom području dviju država članica [5]. U tom pogledu naglašavam da su države članice Unije, u područjima obuhvaćenim Montrealskom konvencijom, Uniji prenijele svoje nadležnosti u

5 Odnosno Kraljevine Španjolske i Republike Austrije

pogledu odgovornosti za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili ozljede putnika [6] i da se člankom 3. stavkom 1. Uredbe br. 2027/97 predviđa da je odgovornost „zračnog prijevoznika Zajednice" [7] u pogledu putnika, kao što je to čini se u ovom slučaju, uređena svim odredbama navedene konvencije koje se odnose na tu odgovornost [8].

22. Zatim podsjećam [9] da su odredbe Montrealske konvencije sastavni dio pravnog poretka Unije [10], tako da je Sud nadležan odlučivati o njezinu tumačenju, pri čemu poštuje pravila međunarodnog prava kojima podliježe Unija, i konkretno članak 31. Bečke konvencije [11], u skladu s kojim se međunarodni ugovor mora tumačiti u dobroj vjeri, prema uobičajenom smislu izraza iz ugovora u njihovu kontekstu i u svjetlu predmeta i svrhe ugovora [12]. K tomu, s obzirom na cilj Montrealske konvencije, koji je ujednačiti pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, Sud je već presudio da se pojmovi iz te konvencije koji njome nisu definirani „moraju ujednačeno i autonomno tumačiti, neovisno o različitim značenjima koja se tim pojmovima pridaju u nacionalnim pravima država stranaka te konvencije" [13].

23. Konačno, iz ustaljene sudske prakse Suda proizlazi da je u okviru prethodnog postupka samo na nacionalnim sudovima da utvrde činjenični i pravni okvir spora koji se pred njima vodi [14]. U tom pogledu ističem da je u ovom slučaju utvrđeno, kao što je to izričito navedeno u prethodnom pitanju, da se ne može utvrditi razlog iz kojeg se šalica kave prevrnula na tužiteljicu u glavnom postupku. Štoviše, iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da prigovor koji se temelji na krivnji koju snosi i žrtva, koji je prvotno istaknuo tuženik u glavnom postupku, više nije predmet nacionalnog postupka [15]. Stoga je Sud dužan odlučiti o tumačenju koje se od njega traži, pri čemu polazi od tako iznesenih tvrdnji suda koji je uputio zahtjev.

6 Vidjeti u tom smislu točku 4. izjave o nadležnosti Europske zajednice za pitanja uređena Montrealskom konvencijom, koja se nalazi u ispravi o odobrenju Zajednice položenoj 29. travnja 2004. i na sljedećoj internetskoj stranici: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_en.pdf.

7 Definiran u članku 2. stavku 1. točki (b) navedene uredbe kao zračni prijevoznik s valjanom operativnom licencijom koju mu je izdala država članica u skladu s odredbama Uredbe (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika (SL 1992., L 240, str. 1.), koja je stavljena izvan snage i zamijenjena, s učinkom od 1. studenoga 2008., Uredbom (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL 2008., L 293, str. 3.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 8., str. 164.).

8 Vidjeti osobito presude od 6. svibnja 2010., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, t. 18.); od 22. studenoga 2012., Espada Sánchez i dr. (C-410/11, EU:C:2012:747, t. 19.); od 26. veljače 2015., Wucher Helicopter i Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, t. 35.), kao i od 9. rujna 2015., Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, t. 25. i sljedeće).

9 Vidjeti i moje mišljenje u predmetu Guaitoli i dr. (C-213/18, EU:C:2019:524, t. 29.).

10 Od dana stupanja na snagu navedenog u bilješki 2. ovog mišljenja

11 Konvencija o pravu međunarodnih ugovora, sklopljena u Beču 23. svibnja 1969. (*Zbirka međunarodnih ugovora Ujedinjenih naroda*, sv. 1155., str. 331.)

12 Vidjeti osobito presude od 22. studenoga 2012., Espada Sánchez i dr. (C-410/11, EU:C:2012:747, t. 20. do 22.); od 17. veljače 2016., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, t. 23. i 24.), kao i od 12. travnja 2018., Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, t. 19. do 22.).

13 Vidjeti u tom smislu presudu od 6. svibnja 2010., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, t. 21. i 22.), koja se odnosi na pojam „šteta", na kojem se temelji članak 22. stavak 2. navedene konvencije.

14 Na temelju članka 267. UFEU-a, koji se temelji na jasnoj podjeli zadaća između nacionalnih sudova i Suda, ocjena činjenica spada u nadležnost navedenih sudova (vidjeti osobito presude od 19. srpnja 2012., Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, t. 30. i od 7. kolovoza 2018., Prenninger i dr., C-329/17, EU:C:2018:640, t. 27.).

15 Sud koji je uputio zahtjev ne pojašnjava je li se rasprava u glavnom postupku odnosila na moguću krivnju ozlijeđene maloljetnice i/ili njezina oca koji je rukovao šalicom kave i koji je zastupa u ovom postupku.

B. Pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije

1. Predmet prethodnog pitanja i iznesene teze

24. U ovom se predmetu od Suda *u biti* traži da utvrdi treba li pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije tumačiti na način da obuhvaća situaciju u kojoj se šalica vruće kave, koja je u zrakoplovu u letu odložena na sklopivi stolić, iz nepoznatog razloga prevrne i pritom putniku nanese opekline, a koji zbog toga na temelju navedene odredbe može zahtijevati da mu predmetni zračni prijevoznik isplati naknadu štete zbog te tjelesne ozljede.

25. Iako je pitanje suda koji je uputio zahtjev povezano s posebnim okolnostima glavnog postupka, ipak smatram da je bolje da Sud ne pruži odgovor koji se odnosi samo na taj konkretan slučaj, nego da iskoristi priliku koja mu se ovdje pruža da protumači pojam kojim se utvrđuju apstraktni kriteriji za ocjenu, koji stoga ima općenitiji doseg [16]. Valja naglasiti da je ovaj predmet prvi u kojem se od Suda traži da protumači navedeni pojam.

26. U tom pogledu utvrđujem, kao i sud koji je uputio zahtjev, da Montrealska konvencija *ne sadržava definiciju* pojma „nesreća”, iako je nastanak tog događaja očito odlučujući uvjet kako bi mogla nastati odgovornost zračnog prijevoznika na temelju članka 17. stavka 1. navedene konvencije u slučaju fizičke štete (tjelesne povrede ili smrti) koju je pretrpio putnik [17]. Isto tako, taj se pojam nalazio u istovjetnoj odredbi članka 17. Varšavske konvencije [18], koja je zamijenjena Montrealskom konvencijom [19], ali ni u tom prvom instrumentu nije definiran.

27. Međutim, nekoliko je nacionalnih sudova razvilo sudsku praksu, na koju se sud koji je uputio zahtjev izričito poziva, u pogledu pojma „nesreća” u smislu Varšavske i/ili Montrealske konvencije [20]. Smatram da, unatoč razlikama između članka 17. Varšavske konvencije i članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, drugu od tih dviju odredbi ipak treba tumačiti i s obzirom na odluke donesene u pogledu prve odredbe, s obzirom na na to da se one u biti podudaraju [21].

28. Sud koji je uputio zahtjev navodi da mu se čini da je članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije primjenjiv na ovaj slučaj jer je tjelesna povreda koju je pretrpjela tužiteljica u glavnom postupku, u skladu s terminologijom koju su upotrijebili navedeni nacionalni sudovi, posljedica „iznenadnog” događaja do kojeg je došlo zbog „djelovanja za koje nije odgovorna” žrtva, koji je doveo do toga da ona pretrpi „neočekivanu štetu”. Taj sud naglašava da se glavni postupak odnosi na pitanje pretpostavlja li pojam „nesreća” u smislu te odredbe, osim ispunjavanja tako navedenih kriterija, ostvarenje *„rizika svojstvenog zračnom prijevozu”* [22].

16 Naime, u okviru suradnje uspostavljene člankom 267. UFEU-a između Suda i nacionalnih sudova, koji su pozvani da izravno i zajedno pridonose ujednačenoj primjeni prava Unije u svim državama članicama, Sud iz teksta prethodnog pitanja, s obzirom na podatke koje je podnio sud koji je uputio zahtjev, može utvrditi elemente za tumačenje prava Unije. Stoga, iako se čini kao da se upućeno pitanje odnosi na izravnu primjenu prava Unije u glavnim postupcima, u stvarnosti sud koji je uputio zahtjev traži tumačenje tog prava u svrhu tog postupka (vidjeti osobito presude od 18. siječnja 1979., van Wesemael i dr., 110/78 i 111/78, EU:C:1979:8, t. 21.; od 17. studenoga 2011., Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, t. 21.; od 8. studenoga 2012., Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, t. 32. i od 13. veljače 2014., Crono Service i dr., C-419/12 i C-420/12, EU:C:2014:81, t. 28. i 29.).

17 Usto, u članku 2. stavku 2. Uredbe br. 2027/97 upućuje se na Montrealsku konvenciju u pogledu pojmova, poput pojma „nesreća”, koje ta uredba sadržava, ali ne definira.

18 Konvencija o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, potpisana u Varšavi 12. listopada 1929. Pojašnjavam da je pojam „nesreća” također upotrijebljen, a da se pritom nije pružilo dodatno pojašnjenje, u članku 30. stavku 2. te konvencije koji se odnosi na slučaj zračnog prijevoza koji obavlja nekoliko uzastopnih prijevoznika, koji u ovom predmetu nije relevantan.

19 Vidjeti preambulu i članak 55. Montrealske konvencije.

20 U tom smislu, sud koji je uputio zahtjev upućuje na Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, 2. izd., 2011., komentar na članak 17. Montrealske konvencije, osobito točku 13. i sljedeće.

21 U pogledu te nacionalne sudske prakse vidjeti i točku 43. i sljedeće točke ovog mišljenja.

22 Istaknuti izraz u izvornoj verziji na njemačkom jeziku: „ein für die Luftfahrt typisches Risiko”.

29. Taj sud navodi da postoji *više pristupa* u odnosu na nužnost ispunjavanja potonjeg kriterija, s obzirom na određene odluke koje su donijeli sudovi država koje su stranke Varšavske i/ili Montrealske konvencije kao i na različita mišljenja iz pravne teorije.

30. U skladu s prvim pristupom, koji se prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev primjenjuje u najvećem dijelu njemačke pravne teorije i sudske prakse [23], predmetni pojam „nesreća" treba se odnositi samo na situacije u kojima je ostvaren rizik koji je obično povezan s obilježjima zrakoplova, njegovim stanjem ili radom [24], ili pak sa zrakoplovnom opremom koja se upotrebljava pri ukrcaju ili iskrcaju. To bi bilo opravdano činjenicom da namjera država stranaka Montrealske konvencije nije bila da zračni prijevoznici preuzmu opće rizike svakodnevnog života. Stoga bi ozlijeđena osoba preuzela teret dokazivanja da je ostvaren rizik koji može postojati samo u području zračnog prijevoza. Međutim, u ovom slučaju, s obzirom na nemogućnost utvrđivanja uzroka spornog događaja, to bi tumačenje dovelo do odbijanja tužbe koju je podnijela tužiteljica u glavnom postupku.

31. Suprotno tomu, u skladu s drugim pristupom, nije nužno utvrditi da je ostvaren rizik svojstven zračnom prijevozu kako bi se moglo pozvati na članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije, s obzirom na tekst te odredbe, sustav odgovornosti koji je njome uspostavljen i potrebu očuvanja njezine učinkovitosti. Sud koji je uputio zahtjev smatra da su potonji argumenti uvjerljivi. Pojašnjava da su određeni autori na temelju toga zaključili da „nesreću" za koju se može utvrditi odgovornost zračnog prijevoznika predstavlja, među ostalim, prolijevanje vrućeg napitka na putnika [25]. U glavnom postupku, to bi tumačenje dovelo do priznavanja odgovornosti zračnog prijevoznika.

32. Konačno, sud koji je uputio zahtjev razmatra još jedan pristup, koji se smatra „srednjim rješenjem", prema kojem odgovornost predviđena u navedenom članku 17. stavku 1. proizlazi iz jednostavne činjenice da je do razmatranog događaja došlo u zrakoplovu ili pak pri ukrcaju ili iskrcaju, a da pritom nije nužno da se ostvari rizik svojstven zračnom prijevozu, pri čemu postoji mogućnost da se prijevoznik oslobodi te odgovornosti tako da dokaže da ne postoji veza s obilježjima ili radom zrakoplova. U ovom slučaju to bi tumačenje također dovelo do priznavanja odgovornosti tuženika u glavnom postupku jer se nije mogao utvrditi uzrok predmetne nesreće.

33. *Očitovanja podnesena Sudu* u ovom predmetu odražavaju te različite pristupe. Tuženik u glavnom postupku tvrdi da se na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije može utvrditi odgovornost zračnih prijevoznika, samo ako je nesreća, koja je iznenadni i neočekivani događaj koji je posljedica vanjskog djelovanja, uzrokovana rizikom svojstvenim zračnom prijevozu. Međutim, rizik od tjelesne povrede nanesene prolijevanjem vrućeg napitka može se ostvariti i u privatnom životu [26].

23 Sud koji je uputio zahtjev navodi Schmid, R., „Artikel 17", u *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Njemačka, 2016., t. 16. i 17. (vidjeti i englesku jezičnu verziju, Schmid, R., „Article 17", u *Montreal Convention*, Kluwer, Nizozemska, 2006., t. 16. i 17.), kao i Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Köln, 3. izd., 1998., t. 331. Usto, upućuje na presudu Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) od 21. studenoga 2017. (X ZR 30/15, NJW 2018, 861) i pritom ipak ističe da potonji sud samo zahtijeva postojanje „veze" s rizikom svojstvenim zračnom prijevozu. Prije te presude vidjeti odluku Landgerichta Frankfurt (Zemaljski sud u Frankfurtu, Njemačka) od 16. prosinca 2005. (NJW-RR 2006, 704), uz sudsku praksu koju navodi Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C. H. Beck, München, 2015., str. 1059.

24 Rizik koji može nastati zbog, na primjer, promjene visine ili brzine zrakoplova.

25 U tom smislu, u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku navodi se Reuschle, F., *op. cit.* bilješka 20., t. 15.; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Beč, 2001., t. 123. i 136. (vidjeti i osvrt na potonje djelo koje je napisao Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002., str. 75.), kao i Kehrberger, H.-P., „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie", *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997., t. 129. i 130., u pogledu članka 17. Varšavske konvencije.

26 Kako bi opisao od čega se može sastojati rizik koji je konkretno povezan s radom zrakoplova, za razliku od općeg rizika svakodnevnog života, tuženik u glavnom postupku navodi prolijevanje vrućeg napitka zbog turbulencija, izmjene visine leta ili nagiba zrakoplova ili pak neispravnosti sklopivog stolića, odnosno okolnosti koje nisu ispunjene u glavnom postupku.

34. Suprotno tomu, poljska vlada osporava postojanje rizika svojstvenog zračnom prijevozu, ali ipak smatra da je nužna uvjerljiva uzročna veza između predmetnog događaja, koji treba biti iznenadan ili neočekivan te za njega ne smije biti odgovoran putnik, i kretanja ili rada zrakoplova, koja veza u ovom slučaju postoji [27].

35. Francuska vlada i Komisija [28] pak smatraju da je situacija o kojoj je riječ u glavnom postupku itekako obuhvaćena pojmom „nesreća" u smislu navedenog članka 17. stavka 1. jer je riječ o iznenadnom događaju do kojeg je došlo tijekom zračnog prijevoza i za koji nije odgovorna žrtva a da pritom nije nužno utvrditi je li se ostvario rizik svojstven zračnom prijevozu, što je teza koju zagovara tuženik u glavnom postupku, pa ni postojanje uzročne veze s tim prijevozom, što je teza koju zagovara poljska vlada. Slažem se s tim mišljenjem iz sljedećih razloga, koji su u skladu s prethodno navedenim pravilima tumačenja [29].

2. Doslovno tumačenje

36. Najprije, što se tiče *teksta* članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, podsjećam [30] da je mjerodavno samo šest jezičnih verzija tog instrumenta koje su kvalificirane kao „vjerodostojne", među kojima su tri verzije na službenim jezicima Unije, odnosno na engleskom, španjolskom i francuskom jeziku [31].

37. Tim se člankom 17. stavkom 1. utvrđuje da je „[p]rijevoznik […] odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika isključivo pod uvjetom da se nesreća koja je prouzročila smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja".

38. Najprije utvrđujem, poput suda koji je uputio zahtjev, da članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije ne sadržava zahtjev prema kojem se može utvrditi odgovornost zračnog prijevoznika, na temelju te odredbe, samo ako je sporni događaj uzrokovan rizikom svojstvenim zračnom prijevozu, kao što to tvrdi tuženik u glavnom postupku, ili pak ima uzročnu vezu s obilježjima ili radom zrakoplova, kao što to predlaže poljska vlada. Međutim, da su autori navedene konvencije imali namjeru predvidjeti takve ograničavajuće kriterije, smatram da ne bi propustili to učiniti izričito [32], a to ovdje nije slučaj. Usto, pripremni akti ne sadržavaju naznake te namjere [33].

27 Prema mišljenju poljske vlade, takva veza proizlazi iz činjenice da je posluživanje vrućih napitaka tijekom leta uobičajena praksa zračnih ili drugih prijevoznika, koja može biti dio usluge prijevoza ili dodatna usluga koja je s njom izravno povezana.

28 Pojašnjavam da je Komisija na raspravi iznijela svoje stajalište, pri čemu je potvrdila da se slaže s gledištem francuske vlade.

29 Vidjeti točku 22. ovog mišljenja.

30 Vidjeti i moje mišljenje u predmetu Guaitoli i dr. (C-213/18, EU:C:2019:524, t. 58.).

31 U pogledu uzimanja u obzir šest jezičnih verzija u kojima je sastavljena Montrealska konvencija (odnosno na engleskom, arapskom, kineskom, španjolskom, francuskom i ruskom jeziku) vidjeti presude od 6. svibnja 2010., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, t. 24.), kao i od 17. veljače 2016., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, t. 23. i 31. do 34.).

32 Vidjeti radi usporedbe iscrpnu definiciju pojma „nesreća" iz članka 2. Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ (SL 2010., L 295, str. 35.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 23., str. 78)., kojom se, na temelju njezina članka 1., ipak ne uređuje odgovornost zračnih prijevoznika, za razliku od Montrealske konvencije.

33 Sud koji je uputio zahtjev navodi da prilikom sastavljanja Montrealske konvencije nije bilo predviđeno ograničenje na slučajeve u kojima postoji rizik svojstven zračnom prijevozu, pri čemu upućuje na presudu Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) koja je prethodno navedena u točki 23. Pojašnjavam da se u točki 21. te presude navodi da, prema sadržaju zapisnika s međunarodne konferencije na kojoj je donesena ta konvencija, nije određeno kao uvjet, radi utvrđivanja postojanja nesreće, da se ostvari opasnost tipična za letenje.

39. U istom smislu ističem, kao i francuska vlada, da je u taj članak 17. stavak 1. dodano značajno pojašnjenje u odnosu na istovjetnu odredbu Varšavske konvencije [34] koja je prethodila tom članku, odnosno izraz „isključivo pod uvjetom" [35], koji potvrđuje želju navedenih autora da odgovornost zračnog prijevoznika podvrgnu samo uvjetu „nesreće" do koje dolazi u okolnostima i s učincima zatim utvrđenim u navedenom članku 17. stavku 1. Prema mojem mišljenju, iz tog pojašnjenja proizlazi da pojam „nesreća", u smislu potonje odredbe, treba tumačiti na način da se ne smanji materijalno područje primjene tog pojma.

40. Što se tiče navedenog pojma, utvrđujem da je terminologija upotrijebljena u članku 17. stavku 1. Montrealske konvencije, u pogledu odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju smrti ili povrede putnika, u suprotnosti s terminologijom upotrijebljenom u stavku 2. tog članka 17. i u članku 18. navedene konvencije, u pogledu odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju uništenja ili gubitka, ili štete na predanoj prtljazi i teretu. Naime, za razliku od te prve odredbe, potonje odredbe ne odnose se na „nesreću", nego na običan „događaj" koji je prouzročio štetu na predanoj prtljazi ili teretu [36]. Prema mojem mišljenju, iz te suprotnosti proizlazi da je za primjenu navedenog članka 17. stavka 1. potrebno ne samo da se događaj koji je prouzročio smrt ili povredu putnika dogodio u zrakoplovu ili pak pri ukrcaju ili iskrcaju [37], nego i da ga se može kvalificirati kao „nesreću", u skladu s kriterijima koje Sud još treba utvrditi.

41. Iako je pojam „nesreća" više puta upotrijebljen u Montrealskoj konvenciji, nije pojašnjen ni u drugim odredbama u kojima se također nalazi [38]. U najboljem slučaju, u članku 28. te konvencije, koji se odnosi na avansna plaćanja u slučaju smrti ili povrede putnika, navedeno je da potonja šteta mora biti posljedica „zrakoplovne nesreće" [39], a da pritom nije pruženo nijedno drugo pojašnjenje.

42. Podsjećam da, u skladu s onim što se predviđa u članku 31. Bečke konvencije, pojam „nesreća" iz članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije treba tumačiti s obzirom na „uobičajeni smisao [predmetnog izraza]".

43. U tom pogledu smatram da, kao što su to učinili sud koji je uputio zahtjev i sve stranke koje su podnijele očitovanja u ovom predmetu, valja uzeti u obzir tumačenje navedenog pojma koje su utvrdili različiti *sudovi država stranaka* Varšavske i/ili Montrealske konvencije [40], radi eventualnog oslanjanja na te presedane iz sudske prakse, čak i ako ne obvezuju Sud.

44. Kao prvo, napominjem da su određeni kriteriji, neovisno o različitom odabiru riječi koje su upotrijebili nacionalni sudovi, uvelike prihvaćeni kao relevantni za pojam „nesreća" iz članka 17. Varšavske konvencije i članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. Ti sudovi u biti smatraju da žrtva treba dokazati da je događaj do kojeg je došlo tijekom zračnog prijevoza, u zrakoplovu ili tijekom radnje ukrcaja ili iskrcaja, i koji je uzrokovao fizičku štetu na koju se poziva, s jedne strane

34 Člankom 17. Varšavske konvencije određeno je da je „[p]rijevoznik […] odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju smrti, ozljede ili bilo koje tjelesne povrede koju je pretrpio putnik *pod uvjetom da* se nesreća koja je prouzročila štetu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja" (moje isticanje).

35 Izraz postoji u francuskoj jezičnoj verziji članka 17. Montrealske konvencije i u engleskoj („upon condition only") te španjolskoj verziji („por la sola razón").

36 Isto je i u francuskoj jezičnoj verziji Montrealske konvencije, ali i u engleskoj (u kojoj su upotrijebljeni pojmovi „accident" i „event") i španjolskoj verziji (u kojoj su upotrijebljeni pojmovi „accidente" i „hecho").

37 Naglašavam da je razdoblje na koje se odnosi članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije dulje od samog trajanja leta, koje se proteže od polijetanja zrakoplova do njegova slijetanja.

38 Odnosno u članku 28. (naslovljenom „Avansna plaćanja"), stavcima 2. i 3. članka 33. (naslovljenog „Sudska nadležnost"), kao i stavku 2. članka 36. (naslovljenog „Uzastopni prijevoz") Montrealske konvencije

39 Isto piše i u engleskoj („aircraft accidents") i španjolskoj jezičnoj verziji („accidentes de aviación"). Prema mišljenju Reuschlea, F., *op. cit.* bilješka 20., točka 26., valja razlikovati nesreće povezane sa samim zrakoplovom (na primjer, pad zrakoplova), na koje se odnosi članak 28. Montrealske konvencije, i nesreće u zrakoplovu, ali pojam „nesreća" u smislu njezina članka 17. uključuje obje vrste nesreće. Slažem se s potonjim razmatranjem, ali ovdje neću iznositi svoje mišljenje u pogledu predmeta navedenog članka 28.

40 Vidjeti točku 27. i sljedeće točke ovog mišljenja.

„iznenadan" ili „neuobičajen" i, s druge strane, da za njega nije odgovoran dotični putnik [41]. Drugim riječima, štetan događaj koji je posljedica žrtvina reagiranja na uobičajen, normalan i predvidljiv rad zrakoplova ili koji je prouzročen već postojećim zdravstvenim stanjem žrtve ne može se kvalificirati kao „nesreća". Postignut dogovor u korist takvih čimbenika ocjene proizlazi, među ostalim [42], iz američke sudske prakse [43], njemačke sudske prakse [44] kao i francuske sudske prakse [45]. Očitovanja podnesena u ovom predmetu također su usklađena u tom pogledu.

45. Smatram da te kriterije, koji su u potpunosti u skladu s uobičajenom definicijom predmetnog pojma [46], Sud također može korisno primijeniti u ovom predmetu, kako bi se utvrdilo koje se situacije mogu obuhvatiti pojmom „nesreća" u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. U tom pogledu podsjećam da sud koji je uputio zahtjev prema mojem mišljenju pravilno smatra da su svi prethodno navedeni kriteriji ispunjeni u okolnostima kao što su one u glavnom postupku [47]. Isto tako, drugi nacionalni sudovi, osobito američki [48], presudili su da prolijevanje vrućeg napitka na putnika u zrakoplovu predstavlja „nesreću" u smislu članka 17. Varšavske konvencije.

46. Kao drugo, kao što je to navedeno u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, utvrđujem da naprotiv postoji neslaganje u pogledu pitanja valja li na temelju navedenih odredbi zahtijevati da se provjeri dodatan kriterij koji se odnosi na postojanje „rizika svojstvenog zračnom prijevozu". Tuženik u glavnom postupku tvrdi da je taj kriterij donesen u austrijskoj sudskoj praksi [49], ali sud koji je uputio zahtjev dvoji u pogledu pravilnosti takvog stajališta, osobito s obzirom na razvoj njemačke sudske prakse u kojoj se čini da se ublažila važnost koja se daje tom kriteriju [50]. Osim toga, u američkoj sudskoj praksi, iako su određeni sudovi primijenili kriterij te vrste [51], Supreme Court

41 Naglašavam da se provjera činjenice da navodna šteta nije uzrokovana predispozicijom dotičnog putnika, koja se provodi u fazi eventualne kvalifikacije spornog događaja kao „nesreće" na kojoj se može temeljiti odgovornost zračnog prijevoznika, na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, ne smije zamijeniti s kasnijim pitanjem je li u obranu dokazano da je taj putnik aktivnim djelovanjem ili propustom pridonio nastanku vlastite štete, tako da se zračnog prijevoznika može osloboditi njegove odgovornosti, na temelju članka 20. te konvencije.

42 Vidjeti i Mercadal, B., „Transports aériens", *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Pariz, 2000., t. 110. i sljedeće; Grigorieff, C.-I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal", *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012., br. 4, str. 662. do 665., kao i Letacq, F., „Fascicule 925", *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Pariz, 2018., t. 70.

43 Vidjeti najprije presudu koju je donio U. S. Supreme Court (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država), od 4. ožujka 1985., Air France protiv Saks [470 U. S. 392 (1985), dostupnu na sljedećoj internetskoj stranici: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. U toj je temeljnoj presudi navedeno da pojam „nesreća" u smislu članka 17. Varšavske konvencije, koja je „drafted in French by continental jurists", obuhvaća „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger", a ne slučaj u kojem „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft", te je navedeno da „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger" (moje isticanje).

44 Vidjeti osobito njemačke odluke koje je naveo Reuschle, F., *op. cit.* bilješka 20., t. 13.

45 Osim francuskih odluka koje su naveli autori *op. cit.* bilješka 42., vidjeti presudu Coura de cassation (Kasacijski sud, Francuska), 1. građansko vijeće, od 15. siječnja 2014. (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, kao i raniju sudsku praksu navedenu na sljedećoj internetskoj stranici: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Riječ „nesreća" koja dolazi od latinskog pojma *„accidens*: slučajnost" i koja se definira kao „nepredviđeni štetni i nenamjerni događaj ili činjenica" prema Cornu, G. i dr., *Vocabulaire juridique*, 12. izd., PUF, Pariz, 2018., str. 11., ili „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm" prema Encyclopædiji Britannici (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 Vidjeti točku 28. ovog mišljenja.

48 Vidjeti među ostalim presude koje je donio U. S. District Court of Puerto Rico (Savezni okružni sud u Puerto Ricu, Sjedinjene Američke Države), od 17. lipnja 1988., Diaz Lugo protiv American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D. P.R 1988), dostupnu na sljedećoj internetskoj stranici: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/] i U. S. District Court of California (Savezni okružni sud u Kaliforniji, Sjedinjene Američke Države), od 15. svibnja 2007., Wipranik protiv Air Canada i dr. [2007 WL 2441066, dostupnu na sljedećoj internetskoj stranici: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf].

49 U tom smislu, tuženik u glavnom postupku navodi presudu Oberster Gerichtshofa (Vrhovni sud) od 2. srpnja 2015. (2 Ob 58/15s, dostupna na sljedećoj internetskoj stranici: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Vidjeti razmatranja tog suda iznesena u bilješkama 23. i 33. ovog mišljenja.

51 Vidjeti među ostalim presudu koju je donio U. S. District Court of New York (Savezni okružni sud u New Yorku, Sjedinjene Američke Države) od 10. siječnja 2017., Lee protiv Air Canada (228 F. Supp. 3d 302 (2017), dostupnu na sljedećoj internetskoj stranici: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), kao i sudsku praksu koju su naveli Naveau, J., Godfroid, M., i Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bruxelles, 2. izd., 2006., t. 214.

(Vrhovni sud) i drugi sudovi ipak nisu odlučili slijediti takav ograničavajući pristup [52]. Konačno, ističem da se u francuskoj sudskoj praksi rizik svojstven zračnom prijevozu katkad traži za potrebe članka 17. Varšavske konvencije, a da pritom to traženje nije izravno u kontekstu pojma „nesreća" niti da je još relevantno [53].

47. Prema mojem mišljenju, kao što sam to najprije naveo [54], smatram da se zahtijevanje tog rizika, čija mi se primjena u sudskoj praksi čini ograničenom, uopće ne odražava u terminologiji upotrijebljenoj u članku 17. stavku 1. Montrealske konvencije. Moje je stajalište potkrijepljeno s obzirom na svrhu te odredbe.

3. Teleološko tumačenje

48. Poput suda koji je uputio zahtjev i francuske vlade [55], smatram da ne bi bilo u skladu sa svrhom Montrealske konvencije, i konkretno svrhom njezina članka 17. stavka 1., naložiti osobi koja zahtijeva naknadu fizičke štete, na temelju te odredbe, da dokaže postojanje „rizika svojstvenog zračnom prijevozu" ili uvjerljive uzročne veze s tim prijevozom, što su uvjeti koje treba provjeriti, prema mišljenju tuženika u glavnom postupku i poljske vlade, kako bi se događaj mogao kvalificirati kao „nesreća" u smislu navedene odredbe.

49. Najprije napominjem da je cilj Montrealske konvencije *ujednačavanje* pravila koja su bila primjenjiva u područjima obuhvaćenim njezinim područjem primjene, i konkretnije u ovom slučaju u području odgovornosti zračnih prijevoznika. U petoj alineji njezine preambule navodi se da je cilj država stranaka tog instrumenta bio „daljnj[e] usklađivanj[e] i kodifikacij[a] određenih pravila koja uređuju međunarodni zračni prijevoz" te stoga postići ujednačen sustav koji je prethodno uspostavljen Varšavskom konvencijom [56]. K tomu, u članku 29. Montrealske konvencije navodi se da se odštetni zahtjevi, uključujući one koji se temelje na njezinu članku 17. stavku 1., mogu podnijeti samo pod uvjetima i ograničenjima odgovornosti predviđenim tom konvencijom, čime se isključuje skup pravila nacionalnog prava za uređenje odgovornosti zračnih prijevoznika koji su obuhvaćeni njezinim područjem primjene [57].

50. Stoga smatram da valja ne primijeniti tumačenje pojma „nesreća" u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, koje bi dovelo do toga da se radnje koje se temelje na toj odredbi podvrgne ograničavajućim uvjetima koje autori navedene konvencije nisu predvidjeli, čak ni implicitno, poput zahtjeva za postojanje „rizika svojstvenog zračnom prijevozu" ili uzročne veze s tim prijevozom. Prema mojem mišljenju, taj je pristup potkrijepljen naznakama iz preambule Uredbe br. 889/2002 i osobito njezine uvodne izjave 7., u kojoj se upućuje na to da se odredbe Montrealske konvencije, koje imaju za cilj zaštitu, tumače u skladu s pristupom koji je povoljan za putnike i osobe koje imaju pravo na njihovu naknadu [58].

52 Vidjeti prethodno navedenu presudu u bilješki 43., uz sudsku praksu koju su naveli Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Nizozemska, 2010., t. 8.5.5. i 8.9.1. do 8.9.17. i Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Nizozemska, 2012., str. 153. do 160.

53 Mercadal, B., *op. cit.* bilješka 42., točke 117. do 124., kao i Letacq, F., *op. cit.* bilješka 42., točka 57., navode da su se rizici svojstveni zračnom prijevozu i rad zrakoplova nekoć zahtijevali u Francuskoj radi utvrđivanja radnji ukrcaja i iskrcaja u smislu članka 17., ali da se ondje taj kriterij prestao primjenjivati, kao i u zemljama engleskog govornog područja.

54 Vidjeti točku 38. ovog mišljenja.

55 Vidjeti također u tom smislu autore *op. cit.* bilješka 25.

56 U pogledu jačanja mjera zaštite putnika, vidjeti točku 59. ovog mišljenja.

57 Tim člankom 29. predviđa se iznimka od načela isključivosti sustava uspostavljenog navedenom konvencijom, pri čemu se u pogledu pitanja „tko su osobe koje imaju pravo na tužbu i koja im prava pripadaju" upućuje na pravila nacionalnog prava koja su primjenjiva na spor.

58 Vidjeti odlomke te preambule navedene u točki 9. ovog mišljenja.

51. U tom pogledu podsjećam da je Sud više puta istaknuo da iz preambule Montrealske konvencije [59] proizlazi da države stranke te konvencije imaju za cilj, *na materijalnoj razini*, „zajamč[iti] zaštit[u] interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i […] pravičn[u] naknad[u] temeljen[u] na načelu naknade štete" kao i „postizanj[e] pravedne uravnoteženosti [postojećih] interesa". Stoga su dotične države uspostavile strogi sustav odgovornosti zračnih prijevoznika [60], uz istodobno očuvanje ravnoteže između interesa zračnih prijevoznika i interesa putnika [61].

52. Međutim, ako se prihvati da događaj koji je uzrokovao štetu, obuhvaćen člankom 17. stavkom 1., Montrealske konvencije treba pokazivati posebnosti koje su svojstvene zračnom prijevozu, to bi za putnika značilo ograničavanje, pa čak i lišavanje, njegovih prava zbog posljedica koje bi taj kriterij imao ne samo za teret dokazivanja, nego i za koristan učinak navedene odredbe.

53. Naime, s jedne strane, s obzirom na to da povrijeđena osoba nema pristup svim tehničkim podacima koji se odnose na zračnu plovidbu ili rad zrakoplova, kojima raspolaže samo zračni prijevoznik, bilo bi joj pretjerano teško dokazati postojanje rizika svojstvenog zračnom prijevozu ili pak uzročnu vezu s njim, kako bi mogla podnijeti zahtjev za naknadu štete na temelju tog članka 17. stavka 1.

54. S druge strane, takvim zahtjevima pravilo predviđeno potonjim člankom uvelike bi izgubilo smisao jer bi se brojni štetni događaji morali isključiti iz kvalifikacije „nesreća" u smislu te odredbe, s obzirom na to da bi do njih na sličan način moglo doći u okolnostima drukčijim od okolnosti zračnog prijevoza, odnosno u svakodnevnom životu. To isključenje dovelo bi do znatnog smanjenja slučajeva u kojima bi se mogla utvrditi odgovornost zračnog prijevoznika na temelju navedene odredbe, pri čemu bi ih se ograničilo na najozbiljnije nezgode u zračnom prijevozu, poput snažnih turbulencija ili pada zrakoplova.

55. Prethodna razmatranja, koja se odnose na tekst članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije i njegovu svrhu, potkrepljuje analiza konteksta kojim je obuhvaćena ta odredba.

4. Kontekstualno tumačenje

56. Za potrebe tumačenja koje se traži u pogledu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, i konkretnije pojma „nesreća" koji se u njemu nalazi, smatram da valja, kao što je to navedeno u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku i svim očitovanjima podnesenim Sudu, uzeti u obzir *sustav odgovornosti* zračnih prijevoznika koji proizlazi iz te odredbe u vezi s drugim odredbama navedene konvencije.

57. Na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije prijevoznik je odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika isključivo pod uvjetom da se nesreća koja je prouzročila smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja [62]. K tomu, člankom 21. te konvencije predviđa se u njegovu stavku 1. da, kad šteta ne prekoračuje

59 Konkretnije, iz treće i pete alineje navedene preambule.

60 Pozvat ću se na sadržaj tog sustava u točki 56. i sljedećim točkama ovog mišljenja.

61 Vidjeti presude od 6. svibnja 2010., Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, t. 30. i sljedeće); od 22. studenoga 2012., Espada Sánchez i dr. (C-410/11, EU:C:2012:747, t. 29. i 30.); od 17. veljače 2016., Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, t. 38. i 48.) i od 12. travnja 2018., Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, t. 34. i 43.).

62 U pogledu izraza „isključivo pod uvjetom", koji je upotrijebljen u toj odredbi, vidjeti točku 39. ovog mišljenja.

određeni prag za naknadu štete[63], kao što je to ovdje slučaj[64], zračni prijevoznik ne može izbjeći tu objektivnu odgovornost, te se njegovim stavkom 2. predviđa da zračni prijevoznik, kad je taj prag prekoračen, naprotiv može isključiti svoju odgovornost za navodnu štetu ako dokaže da štetu nisu uzrokovali ni on ni njegovi službenici ili agenti ili da je se može pripisati jedino trećoj strani. Konačno, u skladu s člankom 20. navedene konvencije, u oba slučaja iz članka 21. prijevoznik može ograničiti odnosno isključiti svoju odgovornost ako dokaže postojanje krivnje povrijeđene osobe, to jest krivnje koja je isključena u glavnom postupku[65].

58. Iz svih tih odredbi proizlazi da su autori Montrealske konvencije predvidjeli sustav odgovornosti koji je povoljan za ozlijeđenog putnika, s obzirom na to da on nije dužan podnijeti dokaz o pogrešci zračnog prijevoznika, njegovih službenika ili agenata, nego samo dokaz o vlastitoj šteti i postojećoj uzročnoj vezi između njega i štetnog događaja koji se može kvalificirati kao „nesreća”. U prethodno navedenim odredbama uopće se ne navodi nužnost da putnik dokaže da je ostvaren rizik svojstven zračnom prijevozu ili da je štetni događaj izravno povezan s tim prijevozom odnosno povezan s prirodom ili radom zrakoplova. Zračni prijevoznik tek u kasnijoj fazi, nakon prihvaćanja kvalifikacije događaja kao „nesreće” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, eventualno može u svrhu obrane nastojati ublažiti svoju odgovornost, odnosno u potpunosti se od nje osloboditi, tako da u dovoljnoj mjeri podnese dokaze koji se osobito traže u članku 20. tog instrumenta.

59. Štoviše, *razmatranje u odgovarajućem kontekstu* sustava odgovornosti koji danas proizlazi iz Montrealske konvencije, u slučaju nesreće koja je prouzročila smrt ili tjelesnu povredu, u odnosu na sustav koji je bio predviđen Varšavskom konvencijom, posebno otkriva namjeru da se ojača zaštita putnika koja je prethodila donošenju tog novijeg instrumenta[66]. Naime, u okviru Varšavske konvencije, u tim je slučajevima samo postojala odgovornost za navodnu pogrešku zračnog prijevoznika[67], koja je na temelju Montrealske konvencije zamišljena na stroži način. Osim toga, Varšavskom konvencijom predviđala se gornja granica iznosa naknade štete koju mogu snositi zračni prijevoznici[68], odnosno ograničenje kojeg u Montrealskoj konvenciji više nema. Ta želja za pooštravanjem sustava primjenjivog na odgovornost zračnih prijevoznika u svrhu bolje naknade fizičke štete (smrti ili tjelesne povrede) putnika također je izražena, među ostalim, u preambuli Uredbe br. 889/2002[69].

60. Uzimanje u obzir tog razvoja potkrepljuje moje mišljenje prema kojem se pojam „nesreća” iz navedenog članka 17. stavka 1. ne može tumačiti na način da se njime zahtijeva da postoji rizik svojstven zračnom prijevozu ili izravna veza s njim, što su kriteriji koji nisu u skladu s uobičajenim smislom tog pojma ni s ciljevima Montrealske konvencije, a ni sa sadržajem sustava odgovornosti koji je njome uspostavljen. Stoga se okolnosti kao što su one u glavnom postupku, prema mojem mišljenju, mogu obuhvatiti navedenim pojmom, kao što je to čini se sud koji je uputio zahtjev sklon presuditi.

63 Odnosno 100 000 posebnih prava vučenja (u daljnjem tekstu: SDR) za svakog putnika, iznos koji se povećao na 113 100 SDR-a od 30. prosinca 2009. (u pogledu tog dvojnog sustava i revizije relevantnog praga vidjeti vodič dostupan na sljedećoj internetskoj adresi: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf). Pojašnjavam da se člankom 23. navedene konvencije predviđa da u slučaju sudskih postupaka pretvorbu u valutu države koja je, poput Republike Austrije, članica Međunarodnoga monetarnog fonda (u daljnjem tekstu: MMF) treba izvršiti sukladno vrijednosti takvih valuta pod uvjetima SDR-a na datum presude, prema metodi koju svakodnevno primjenjuje MMF i koja je objavljena na njegovoj internetskoj stranici (vidjeti https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 U pogledu iznosa zatražene naknade štete (vidjeti točku 15. ovog mišljenja).

65 Vidjeti točku 23. ovog mišljenja.

66 U tom smislu, vidjeti i točku 21. presude Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) koja je prethodno navedena u bilješki 23.

67 Vidjeti članak 17. Varšavske konvencije u vezi s njezinim člankom 20. kojim je predviđeno da je pretpostavka odgovornosti zračnog prijevoznika oboriva.

68 U skladu s člankom 22. stavkom 1. Varšavske konvencije. U pogledu preispitivanja prvotno predviđenih pragova u toj konvenciji, vidjeti Grigorieff, C.-I., *op. cit*. bilješka 42., str. 653. do 656.

69 U uvodnim izjavama 7. i 10. te uredbe navodi se da „[ta uredba] i Montrealska konvencija jačaju mjere zaštite putnika i o njima ovisnih osoba” i da je „[s]ustav neograničene odgovornosti u slučaju smrti ili ozljede putnika primjeren […] u sklopu sigurnog i modernog sustava zračnog prijevoza”. Znatno poboljšanje sustava naknade štete putnicima koji su žrtve zrakoplovnih nesreća, osobito u pogledu tereta dokazivanja, također se ističe u službenim izvješćima objavljenim u Francuskoj i Švicarskoj, koja su dostupna na sljedećim internetskim stranicama: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf odnosno https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

61. Zaključno, smatram da članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije treba tumačiti na način da je „nesreća" na kojoj se može temeljiti odgovornost zračnog prijevoznika u skladu s tom odredbom, svaki događaj koji je prouzročio smrt ili tjelesnu povredu putnika i do kojeg je došlo u zrakoplovu ili pak tijekom radnje ukrcaja ili iskrcaja, koji je iznenadan ili neuobičajen te za njega nije odgovoran dotični putnik, a da pritom nije nužno ispitati je li do navedenog događaja došlo zbog rizika svojstvenog zračnom prijevozu ili izravno povezanog s tim prijevozom.

V. Zaključak

62. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na prethodno pitanje koje je uputio Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija) odgovori na sljedeći način:

Članak 17. stavak 1. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, sklopljene u Montrealu 28. svibnja 1999. i odobrene u ime Europske zajednice Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001., treba tumačiti na način da „nesreću" na kojoj se može temeljiti odgovornost zračnog prijevoznika u skladu s tom odredbom, predstavlja svaki događaj koji je uzrokovao smrt ili tjelesnu povredu putnika i do kojeg je došlo u zrakoplovu ili pak u tijeku radnje ukrcaja ili iskrcaja, koji je iznenadan ili neuobičajen te za njega nije odgovoran dotični putnik, a da pritom nije nužno ispitati je li do navedenog događaja došlo zbog rizika svojstvenog zračnom prijevozu ili je izravno povezan s tim prijevozom.