Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (četvrto vijeće)

12. svibnja 2021.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Montrealska konvencija – Članak 17. stavak 1. – Odgovornost zračnih prijevoznika u slučaju nesreće – Pojam ‚nesreća' – Grubo slijetanje koje je dio uobičajenog rada zrakoplova – Tjelesna ozljeda koju je navodno pretrpio putnik prilikom takvog slijetanja – Nepostojanje nesreće"

U predmetu C-70/20,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija), odlukom od 30. siječnja 2020., koju je Sud zaprimio 12. veljače 2020., u postupku

**YL**

protiv

**Altenrhein Luftfahrt GmbH,**

SUD (četvrto vijeće),

u sastavu: M. Vilaras, predsjednik vijeća, N. Piçarra (izvjestitelj), D. Šváby, S. Rodin i K. Jürimäe, suci,

nezavisni odvjetnik: M. Bobek,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za Altenrhein Luftfahrt GmbH, H. M. Schaflinger, *Rechtsanwältin*,

– za finsku vladu, H. Leppo, u svojstvu agenta,

– za Europsku komisiju, W. Mölls i N. Yerrell, a zatim potonja, u svojstvu agenata,

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez mišljenja,

donosi sljedeću

* Jezik postupka: njemački

**Presudu**

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 17. stavka 1. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, sklopljene u Montréalu 28. svibnja 1999., koju je Europska zajednica potpisala 9. prosinca 1999., a koja 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., u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija) te koja je, kad je riječ o Europskoj uniji, stupila na snagu 28. lipnja 2004.

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između osobe YL i društva Altenrhein Luftfahrt GmbH, zračnog prijevoznika, u vezi sa zahtjevom osobe YL za naknadu štete nastale zbog tjelesne ozljede pretrpljene prilikom slijetanja zrakoplova koje je izveo taj prijevoznik.

## Pravni okvir

### *Međunarodno pravo*

3 Treći i peti stavak preambule Montrealske konvencije glase:

„[Države stranke prepoznaju] značaj zajamčene zaštite interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i potrebe za pravičnom naknadom temeljenom na načelu naknade štete,

[…]

[Z]ajedničko djelovanje država s ciljem daljnjeg usklađivanja i kodifikacije određenih pravila koja uređuju međunarodni zračni prijevoz kroz novu Konvenciju najprikladniji je način postizanja pravedne uravnoteženosti interesa”.

4 Članak 17. Montrealske konvencije, naslovljen „Smrt i povreda putnika – oštećenje prtljage” u stavku 1. propisuje:

„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 u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.”

### *Pravo Unije*

#### *Uredba (EZ) br. 2027/97*

5 Nakon potpisivanja Montrealske konvencije Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća (SL 1997., L 285, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 3., str. 45.) izmijenjena je Uredbom (EZ) br. 889/2002 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., u daljnjem tekstu: Uredba 2027/97).

6 Člankom 2. stavkom 2. Uredbe br. 2027/97 predviđa se:

„Pojmovi sadržani u ovoj Uredbi koji nisu definirani u stavku 1. odgovaraju pojmovima koji se koriste u Montrealskoj konvenciji.”

7 U skladu s člankom 3. stavkom 1. te uredbe:

„Odgovornost zračnog prijevoznika [Unije] u pogledu putnika i njihove prtljage uređen[a je] svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost.”

*Uredba (EZ) br. 216/2008*

8 Članak 4. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ (SL 2008., L 79, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 16., str. 39.), kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1108/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. (SL 2009., L 309, str. 51.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 16., str. 223., u daljnjem tekstu: Uredba br. 216/2008), određuje:

„1. Zrakoplovi, uključujući svaki ugrađeni proizvod, dio ili uređaj:

[…]

(b) koji su registrirani u državi članici, osim kada je regulatorni sigurnosni nadzor nad njima prenesen na treću zemlju te ih operater [Unije] ne koristi; ili

(c) koji su registrirani u trećoj zemlji i koje koristi operater kojemu nadzor operacija osigurava država članica, ili koje na letovima u [Uniju], unutar [Unije], ili iz [Unije], koristi operater koji ima sjedište ili boravište u [Uniji]; ili

[…]

u skladu su s ovom Uredbom.”

9 Članak 8. te uredbe, naslovljen „Letačke operacije”, u stavku 1. propisuje:

„Letenje zrakoplova iz članka 4. stavka 1. točaka (b) i (c) u skladu je s bitnim zahtjevima utvrđenim u Prilogu IV. […]”

10 U točki 1.b Priloga IV. navedenoj uredbi, naslovljenog „Bitni zahtjevi za letačke operacije iz članka 8.”, navodi se:

„Let se mora obaviti poštujući operativne postupke za pripremu i obavljanje leta iz letačkog priručnika ili, prema potrebi, operativnog priručnika. […]”

11 Naslovljena „Izvedbene značajke zrakoplova i operativna ograničenja”, točka 4. Priloga IV. toj uredbi predviđa:

„4.a. Zrakoplovom treba upravljati u skladu s dokumentacijom o plovidbenosti i svim povezanim operativnim postupcima i ograničenjima, kako je navedeno u njegovom odobrenom letačkom priručniku ili jednakovrijednoj dokumentaciji, ovisno o slučaju. Letačkoj posadi mora biti dostupan letački priručnik ili jednakovrijedna dokumentacija koje treba za svaki zrakoplov redovito dopunjavati najnovijim podacima.

[…]

4.c. Let se ne smije započeti ili nastaviti ako pri planiranoj radnoj masi te poštujući sve čimbenike koji znatno utječu na njegovu izvedbenu razinu, planirana izvedbena uspješnost zrakoplova ne dopušta izvedbu svih faza leta u okviru primjenjivih udaljenosti/područja i bez prepreka. Izvedbeni čimbenici koji znatno utječu na polijetanje, let i prilaženje/slijetanje su posebno:
i. operativni postupci:

[…]

v. veličina, nagib i stanje uzletnog i sletnog područja; […]

[…]

4.c.1. Takve je čimbenike potrebno uzeti u obzir neposredno kao operativne parametre ili posredno, primjenom odstupanja ili rezervi koje se mogu predvidjeti pri planiranju izvedbenih podataka, ovisno o vrsti operacije.”

12 Uredbom (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL 2018., L 212, str. 1.) izvan snage je stavljena Uredba br. 216/2008, s učinkom od 11. rujna 2018. Međutim, Uredba 2018/1139 nije primjenjiva *ratione temporis* na glavni postupak.

## Glavni postupak i prethodno pitanje

13 Osoba YL je 20. ožujka 2014. putovala iz Beča (Austrija) u St. Gallen/Altenrhein (Švicarska) na letu koji je izvelo društvo Altenrhein Luftfhart. Tvrdi da je zbog slijetanja pretrpjela prolaps intervertebralnog diska.

14 Pri slijetanju uređaj za snimanje podataka o letu zabilježio je okomito opterećenje od 1,8 *g*. Sud koji je uputio zahtjev u tom pogledu navodi da, iako se takvo slijetanje može subjektivno smatrati grubim, ta je vrijednost sa stajališta aerotehnike i uzimajući također u obzir marginu pogreške dio uobičajenog rada predmetnog zrakoplova. Naime, u skladu sa specifikacijama proizvođača zrakoplova, maksimalno opterećenje koje mogu podnijeti podvozje i strukturni dijelovi predmetnog zrakoplova iznosi 2 *g*. Taj sud dodaje da je zbog planinskog položaja zračne luke St. Gallen/Altenrhein grubo slijetanje zrakoplova u nju sigurnije od previše mekog slijetanja i da se, u ovom slučaju, nije mogla utvrditi nikakva pogreška pilota.

15 Osoba YL je Handelsgerichtu Wien (Trgovački sud u Beču, Austrija) podnijela tužbu protiv društva Altenrhein Luftfhart radi utvrđenja njegove odgovornosti za štetu za koju tvrdi da ju je pretrpjela, na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, te radi isplate iznosa od 68 858 eura, uvećanog za kamate i troškove. U potporu svojoj tužbi osoba YL tvrdi da to slijetanje treba kvalificirati kao grubo i, slijedom toga, kao nesreću u smislu te odredbe.

16 Nasuprot tomu, društvo Altenrhein Luftfhart tvrdi da je navedeno slijetanje bilo dio redovnog rada zrakoplova i da je stoga riječ o događaju koji uobičajeno nastaje tijekom leta, a ne o nesreći u smislu navedene odredbe.

17 Presudom od 23. siječnja 2019. Handelsgericht Wien (Trgovački sud u Beču) odbio je tu tužbu s obrazloženjem da se slijetanje može kvalificirati kao nesreća i dovesti do odgovornosti zračnog prijevoznika na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije samo ako je iznimno grubo te da to nije bilo tako u ovom slučaju. Taj je sud presudio da događaji koji uobičajeno nastaju tijekom

zračnog prijevoza, poput grubog slijetanja ili snažnog kočenja, ne opravdavaju nastanak odgovornosti zračnog prijevoznika jer uobičajeno obaviješten putnik takve događaje obično poznaje i očekuje da bi se mogli dogoditi.

18 Oberlandesgericht Wien (Visoki zemaljski sud u Beču, Austrija) presudom od 29. travnja 2019. potvrdio je prvostupanjsku presudu. Iako nije isključio mogućnost da bi grubo slijetanje iznimno moglo činiti nesreću u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, taj je sud presudio da to podrazumijeva da granične vrijednosti koje je utvrdio proizvođač zrakoplova u vezi s opterećenjem koje mogu snositi podvozje i strukturni dijelovi zrakoplova budu jasno prekoračene. Isti sud smatra da slijetanje koje se uobičajeno odvija, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, isključuje slučaj nesreće.

19 Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija), pred kojim je osoba YL podnijela reviziju protiv te presude, smatra da je grubo slijetanje još uvijek dio uobičajenog funkcioniranja zrakoplova kada je opterećenje podvozja i strukturnih dijelova zrakoplova ispod graničnih vrijednosti koje je utvrdio proizvođač zrakoplova, nakon čijeg je prekoračenja potreban tehnički pregled zrakoplova. Prema tom sudu, grubim se slijetanjem smatra ono koje, za razliku od mekog slijetanja, podvozje zrakoplova ne može u velikoj mjeri apsorbirati te putnici takvo slijetanje mogu jasno osjetiti.

20 U tom kontekstu, navedeni sud pita se može li se slijetanje koje je još uvijek obuhvaćeno uobičajenim radom dotičnog zrakoplova kvalificirati kao „nepredviđeni nenamjerni štetni događaj” i tako biti obuhvaćeno pojmom „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, kako ga je Sud protumačio u svojoj presudi od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 35.).

21 U skladu s prvim pristupom, slijetanje koje, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, iako je još uvijek dio uobičajenog rada zrakoplova, nastupa iznenada i neočekivano za putnika te, prema njegovu mišljenju, uzrokuje tjelesne ozljede jest „nesreća” u smislu te odredbe. Sud koji je uputio zahtjev stoga se pita treba li kriterije navedene u prethodnoj točki ove presude ocijeniti sa stajališta dotičnog putnika, u smislu da je nepredviđen svaki događaj koji se dogodio iznenada i koji putnik nije očekivao. Prema mišljenju tog suda, čini se da korištenje pojma „nepredviđen” umjesto pojma „nepredvidljiv” u presudi od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 35.), upućuje na to da je važno utvrditi je li predmetni događaj dotični putnik predvidio.

22 Nasuprot tomu, u skladu s drugim pristupom, grubo slijetanje može se kvalificirati kao „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije samo ako su granične vrijednosti koje je utvrdio proizvođač zrakoplova u pogledu opterećenja koje mogu podnijeti podvozje i strukturni dijelovi dotičnog zrakoplova jasno prekoračene. U skladu s takvim pristupom, odgovornost zračnog prijevoznika na temelju te odredbe ne može nastati u slučaju događaja koji su dio uobičajenog rada zrakoplova, čak i ako nastanu iznenadno i neočekivano za dotičnog putnika i uzrokuju mu tjelesne ozljede. Ako u takvom slučaju putnik pretrpi tjelesnu ozljedu, obično postoji posebna predispozicija dotičnog putnika, koja ne može biti obuhvaćena odgovornošću zračnog prijevoznika.

23 U tim je okolnostima Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Je li grubo slijetanje koje ipak još uvijek spada u područje uobičajenog rada zrakoplova, a koje dovede do ozljede putnika, ‚nesreća’ u smislu članka 17. stavka 1. [Montrealske konvencije]?”

## O prethodnom pitanju

### *Dopuštenost*

24 Društvo Altenrhein Luftfhart tvrdi da je zahtjev za prethodnu odluku nedopušten jer se nacionalnom sudskom praksom koju spominje sud koji je uputio zahtjev i definicijom Suda u presudi od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127) pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije u biti nastoji jednako tumačiti. Stoga postoji *acte clair* u svrhu rješavanja glavnog postupka jer je sud koji je uputio zahtjev pravilno naveo i primijenio taj pojam, kako ga tumači Sud, kako bi došao do zaključka da slijetanje u okviru uobičajenog rada zrakoplova nije nesreća u smislu te odredbe.

25 Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, u okviru suradnje između njega i nacionalnih sudova uspostavljene u članku 267. UFEU-a isključivo je na nacionalnom sudu pred kojim se vodi postupak i koji mora preuzeti odgovornost za sudsku odluku koja će biti donesena da, uvažavajući posebnosti predmeta, ocijeni nužnost prethodne odluke za donošenje svoje presude i relevantnost pitanja koja postavlja Sudu. Posljedično, s obzirom na to da se postavljena pitanja odnose na tumačenje prava Unije čiji je sastavni dio Montrealska konvencija, Sud je u načelu dužan donijeti odluku (presuda od 9. srpnja 2020., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, t. 20. i navedena sudska praksa).

26 Iz toga slijedi da pitanja o tumačenju prava Unije koja nacionalni sud uputi u pravnom i činjeničnom okviru koji utvrđuje pod vlastitom odgovornošću i čiju točnost Sud nije dužan provjeravati uživaju pretpostavku relevantnosti. Sud može odbiti odlučivati o zahtjevu za prethodnu odluku koji je uputio nacionalni sud samo ako je očito da traženo tumačenje prava Unije nije ni u kakvoj vezi sa stvarnim stanjem ili predmetom glavnog postupka, ako je pitanje hipotetske prirode ili ako Sud ne raspolaže činjeničnim i pravnim elementima potrebnima kako bi na koristan način odgovorio na pitanja koja su mu postavljena (presuda od 9. srpnja 2020., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, t. 21. i navedena sudska praksa).

27 Usto, nacionalnom sudu nije zabranjeno postaviti Sudu prethodno pitanje čiji odgovor, prema mišljenju jedne od stranaka u glavnom postupku, ne ostavlja prostora za opravdanu sumnju. Stoga, čak i pod pretpostavkom da je to slučaj, to pitanje ne postaje nedopušteno (presude od 1. prosinca 2011., Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, t. 64. i 65. te od 9. srpnja 2020., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, t. 22.).

28 U ovom slučaju, budući da nije dvojbeno je li pitanje koje je postavio sud koji je uputio zahtjev relevantno za rješavanje spora koji se pred njim vodi te da je sud pojasnio da, prema njegovu mišljenju, nema *acte clair* i da je stoga kao sud posljednjeg stupnja dužan uputiti prethodno pitanje Sudu, postavljeno pitanje treba proglasiti dopuštenim.

### *Meritum*

29 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije tumačiti na način da pojam „nesreća” predviđen tom odredbom obuhvaća slijetanje koje dotični putnik doživljava kao nepredviđeni događaj iako je dio uobičajenog rada predmetnog zrakoplova.

30 Uvodno valja podsjetiti na to da je, u skladu s člankom 3. stavkom 1. Uredbe br. 2027/97, odgovornost zračnih prijevoznika Unije u pogledu putnika i njihove prtljage uređena svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost.

31 Isto tako, ustaljena je sudska praksa da međunarodni ugovor kao što je Montrealska konvencija treba tumačiti u dobroj vjeri, prema uobičajenom smislu izraza iz ugovora u njihovu kontekstu i u svjetlu predmeta i svrhe ugovora, u skladu s općim međunarodnim pravom, kako je propisano u članku 31. Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora od 23. svibnja 1969. (Zbirka međunarodnih ugovora Ujedinjenih naroda, sv. 1155., str. 331.) (vidjeti u tom smislu presude od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 31. i od 9. srpnja 2020., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, t. 27. i navedenu sudsku praksu).

32 Iz teksta članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije proizlazi da za nastanak odgovornosti prijevoznika događaj koji je prouzročio smrt ili tjelesnu ozljedu putnika mora biti kvalificiran kao „nesreća” te nastupiti u zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.

33 Sud je u svojoj presudi od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 35.) pojasnio da uobičajeno značenje pojma „nesreća” podrazumijeva nepredviđen, štetan i nenamjeran događaj.

34 Iz navoda suda koji je uputio zahtjev, kako su navedeni u točkama 20. do 22. ove presude, proizlazi da se taj sud pita, osobito, treba li prilikom kvalifikacije štetnog događaja kao „nepredviđenog” u smislu te sudske prakse i, prema tome, kao „nesreće” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije uzeti u obzir stajalište dotičnog putnika ili ipak uobičajeni način rada zrakoplova na kojemu je nastupio taj događaj.

35 Najprije valja odbaciti tumačenje pojmova navedenih u prethodnoj točki koje se temelji na stajalištu svakog putnika. Budući da se stajališta i očekivanja mogu razlikovati od jednog do drugog putnika, takvo tumačenje moglo bi dovesti do paradoksalnog rezultata ako bi se isti događaj mogao kvalificirati kao „nepredviđen” i stoga „nesreća” za određene putnike, ali ne i za ostale putnike.

36 Uostalom, tumačenje pojma „nesreća” sadržanog u članku 17. stavku 1. Montrealske konvencije na način da ocjena nepredviđenosti događaja o kojem je riječ ovisi samo o poimanju konkretnog putnika u odnosu na taj događaj može taj pojam nerazumno proširiti na štetu zračnih prijevoznika. Iako je točno da su, u skladu s trećim stavkom preambule Montrealske konvencije, države stranke te konvencije, svjesne „važnosti osiguranja zaštite interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i potrebe za pravičnom naknadom temeljenom na načelu naknade štete”, odlučile predvidjeti sustav objektivne odgovornosti zračnih prijevoznika, takav sustav ipak podrazumijeva, kao što to proizlazi iz petog stavka te preambule, očuvanje „pravedne uravnoteženosti interesa zračnih prijevoznika”, osobito interesa zračnih prijevoznika i putnika (vidjeti u tom smislu presude od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 36. i navedenu sudsku praksu).

37 Što se tiče, naprotiv, bitnih zahtjeva za letačke operacije predmetnog zrakoplova, valja podsjetiti na to da se u skladu s točkom 1.b Priloga IV. Uredbi br. 216/2008 let mora obaviti poštujući operativne postupke za pripremu i obavljanje leta iz letačkog priručnika ili, prema potrebi, operativnog priručnika. Osim toga, u točki 4.a tog priloga određuje se da zrakoplovom treba upravljati u skladu s dokumentacijom o plovidbenosti i svim povezanim operativnim postupcima i ograničenjima, kako je navedeno u njegovu odobrenom letačkom priručniku ili jednakovrijednoj dokumentaciji, ovisno o slučaju.

38 Usto, iz točke 4.c. navedenog priloga proizlazi da se let ne smije započeti ili nastaviti ako pri planiranoj radnoj masi te poštujući sve čimbenike koji znatno utječu na njegovu izvedbenu razinu planirana izvedbena uspješnost zrakoplova ne dopušta izvedbu svih faza leta u okviru primjenjivih udaljenosti/područja i bez prepreka. Među izvedbenim čimbenicima koji znatno utječu na, među ostalim, slijetanje zrakoplova osobito su operativni postupci te veličina, nagib i stanje uzletnog i sletnog područja. U skladu s točkom 4.c.1. istog priloga te je čimbenike, ovisno o vrsti operacije, potrebno uzeti u obzir neposredno, kao operativne parametre ili posredno, primjenom odstupanja ili rezervi koje se mogu predvidjeti pri planiranju izvedbenih podataka zrakoplova.

39 Cilj poštovanja odredbi navedenih u točkama 37. i 38. ove presude jest osigurati slijetanje provedeno u skladu s primjenjivim postupcima i ograničenjima navedenima u priručniku zrakoplova o kojem je riječ ili u svoj istovjetnoj dokumentaciji o plovidbenosti koja se na njega odnosi i vodeći računa o pravilima struke i najboljoj praksi u području upravljanja zrakoplovima, čak i ako to slijetanje neki putnici dožive grubljim od onoga koje su očekivali.

40 Prema tome, slijetanje koje ne prelazi ograničenja predviđena postupcima primjenjivima na predmetni zrakoplov, uključujući odstupanja ili rezerve u pogledu izvedbenih čimbenika koji imaju znatan utjecaj na slijetanje, i koje se odvija u skladu s tim postupcima i uzimajući u obzir pravila struke i najbolju praksu u području upravljanja zrakoplovom ne može se smatrati „nepredviđenim” u okviru ocjene uvjeta iz članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije koji se odnosi na nastanak „nesreće”.

41 U ovom slučaju valja istaknuti da je, prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, grubo slijetanje u zračnu luku St. Gallen/Altenrhein poput onoga zbog kojeg je pokrenut glavni postupak sigurnije zbog planinskog položaja te zračne luke. Taj sud također smatra da pri slijetanju o kojem je riječ u glavnom postupku nije bilo moguće utvrditi pogrešku pilota jer je uređaj za snimanje podataka o letu zabilježio okomito opterećenje od 1,8 *g*, vrijednost ispod najviše granice od 2 *g* koju, u skladu sa specifikacijama proizvođača zrakoplova, mogu snositi podvozje i strukturni dijelovi dotičnog zrakoplova.

42 Ne dovodeći u pitanje provjere svih okolnosti koje se odnose na slijetanje zbog kojeg je pokrenut glavni postupak, koje treba provesti sud koji je uputio zahtjev, slijetanje koje se odvijalo pod uvjetima navedenima u prethodnoj točki ne može se smatrati nesrećom u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije i stoga, na temelju te odredbe, dovesti do nastanka odgovornosti zračnog prijevoznika, i to neovisno o subjektivnom poimanju putnika.

43 S obzirom na prethodna razmatranja, na postavljeno pitanje valja odgovoriti tako da članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije treba tumačiti na način da pojam „nesreća” predviđen tom odredbom ne obuhvaća slijetanje koje se odvilo u skladu s operativnim postupcima i ograničenjima primjenjivima na predmetni zrakoplov, uključujući predviđena odstupanja i rezerve u pogledu izvedbenih čimbenika koji znatno utječu na slijetanje te uzimajući u obzir pravila struke i najbolju praksu u području upravljanja zrakoplovom, čak i ako dotični putnik to slijetanje doživi kao nepredviđeni događaj.

## Troškovi

44 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (četvrto vijeće) odlučuje:

**Članak 17. stavak 1. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, zaključene u Montréalu 28. svibnja 1999., koju je Europska zajednica potpisala 9. prosinca 1999., a koja je u njezino ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001., treba tumačiti na način da pojam „nesreća” predviđen tom odredbom ne obuhvaća slijetanje koje se odvilo u skladu s operativnim postupcima i ograničenjima primjenjivima na predmetni zrakoplov, uključujući predviđena odstupanja i rezerve u pogledu izvedbenih čimbenika koji znatno utječu na slijetanje te uzimajući u obzir pravila struke i najbolju praksu u području upravljanja zrakoplovom, čak i ako dotični putnik to slijetanje doživi kao nepredviđeni događaj.**

Potpisi