Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (treće vijeće)

2. lipnja 2022.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Montrealska konvencija – Članak 17. stavak 1. – Odgovornost zračnih prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika – Pojam ‚nesreća' koja je prouzročila smrt ili tjelesnu povredu – Tjelesna povreda zadobivena tijekom iskrcaja – Članak 20. – Oslobođenje zračnog prijevoznika od odgovornosti – Pojam ‚nemar ili drugo štetno djelovanje ili propust oštećenog putnika koji je prouzročio štetu koju je pretrpio ili joj je pridonio' – Pad putnika koji se nije držao za rukohvat mobilnih stepenica za iskrcaj"

U predmetu C-589/20,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija), odlukom od 15. rujna 2020., koju je Sud zaprimio 10. studenoga 2020., u postupku

JR

protiv

Austrian Airlines AG,

SUD (treće vijeće),

u sastavu: K. Jürimäe, predsjednica vijeća, N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (izvjestitelj) i M. Gavalec, suci,

nezavisni odvjetnik: N. Emiliou,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za JR, F. Raffaseder, *Rechtsanwalt*,

– za Austrian Airlines AG, C. Krones, *Rechtsanwalt*,

– za njemačku vladu, J. Möller, M. Hellmann i U. Kühne, u svojstvu agenata,

* Jezik postupka: njemački

– za Europsku komisiju, G. Braun, K. Simonsson i G. Wilms, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 20. siječnja 2022.,

donosi sljedeću

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 17. stavka 1. i članka 20. 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. 6.; 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 JR i društva Austrian Airlines AG, zračnog prijevoznika, u vezi sa zahtjevom osobe JR za naknadu štete nastale zbog tjelesnih povreda pretrpljenih zbog pada prilikom iskrcaja iz zrakoplova na letu tog prijevoznika.

Pravni okvir

Međunarodno pravo

3 Treća i peta uvodna izjava 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,

[…]

[…] zajedničko 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. te konvencije, naslovljen „Smrt i povreda putnika – oštećenje prtljage” stavak 1. glasi:

„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.”

5 Na temelju članka 20. navedene konvencije naslovljene „Razrješenje”:

„Ako 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. […]”

Pravo Unije

6 Uvodna izjava 9. Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage (SL 1997., L 285, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 3., str. 45.), kako je izmijenjena 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: 2027/97), glasi:

„[…] zračni prijevoznici [Unije] mogu [se] osloboditi odgovornosti u slučaju sukrivnje dotičnog putnika."

7 U članku 2. stavku 2. te uredbe predviđa se:

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

8 Uvodne izjave 10. i 18. Uredbe br. 889/2002 glase:

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

[…]

(18) Ako su za provedbu onih točaka Montrealske konvencije koje nisu obuhvaćene Uredbom (EZ) br. 2027/97 potrebna dodatna pravila, države članice odgovorne su za donošenje takvih odredaba."

Glavni postupak i prethodna pitanja

9 Dana 30. svibnja 2019. osoba JR, zajedno sa svojim suprugom i sinom od dvije godine, putovala je od Soluna (Grčka) do Beča-Schwechat (Austrija) na letu Austrian Airlinesa.

10 U zračnoj luci Beč-Schwechat, u trenutku iskrcaja iz zrakoplova pomoću mobilnih stepenica s rukohvatom sa svake strane, bračni drug osobe JR, koji je hodao ispred nje držeći u svakoj ruci kabinsku prtljagu s kotačima, skoro je pao na donjoj trećini tih stepenica. Upravo je na tom istom mjestu pala osoba JR, držeći ručnu torbu u svojoj desnoj ruci i noseći svojeg sina na lijevoj. Zbog tog je pada osoba JR, među ostalim, zadobila prijelom lijeve podlaktice.

11 Ona je Bezirksgerichtu Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija) podnijela tužbu za naknadu štete protiv Austrian Airlinesa zahtijevajući plaćanje iznosa od 4675 eura, uvećano za troškove i kamate. Tvrdila je da navedene stepenice nisu bile u skladu s ugovornom obvezom Austrian Airlinesa da osigura zaštitu i sigurnost svojih putnika s obzirom na to da je pala unatoč tomu što je prilikom silaska predmetnim stepenicama bila osobito oprezna, nakon što je vidjela da je njezin supružnik skoro pao. Ona je ipak pala zato što su te stepenice, koje nisu bile natkrivene, postale preskliske zbog vlažnog vremena popraćenog maglom. Osoba RJ dodaje da je stepenica na kojoj se poskliznula bila zauljena i prljava.

12 S druge strane, Austrian Airlines tvrdi da je površina predmetnih stepenica imala rupe odnosno utore koji omogućuju brzo otjecanje vode, tako da ta stepenica nije bila skliska. Stoga nije povrijedio svoje ugovorne obveze zaštite i dužne pažnje niti je postupio skrivljeno ili nezakonito. Pad osobe JR valja pripisati njezinu vlastitu ponašanju, s obzirom na to da se nije koristila ni jednim od rukohvata navedenih stepenica, čak ni nakon što je primijetila da njezin supružnik skoro pao. Osim toga, unatoč savjetu liječnika, osoba JR je, kršeći svoju obvezu ograničenja štete, odbila odmah primiti liječničku pomoć u bolnici u susjedstvu zračne luke te ju je zatražila tek krajem večeri 30. svibnja 2019., što je moglo dovesti do pogoršanja njezinih povreda.

13 Presudom od 15. ožujka 2020., Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) utvrdio je da se jedan dio putnika iz predmetnog zrakoplova koristio, prije osobe JR, istim mobilnim stepenicama kao i ona i da se ni jedan od njih nije požalio na sklisko mjesto ni pao. Taj je sud osobito istaknuo da su navedene stepenice bile metalne i nenatkrivene, s obzirom na to da zračna luka Beč-Schwechat nema natkrivene stepenice, da su same stepenice bile dovoljno široke kako bi dvije osobe mogle sići jedna pored druge, da je površina tih stepenica zbog rebrastog lima činila te stepenice osobito protukliznima i da je tu opremu certificirao i potvrdio Technischer Überwachungsverein (Udruga za tehnički nadzor, Austrija). Navedeni sud utvrdio je da predmetne stepenice nisu pokazivale nikakve znakove nedostataka ili oštećenja i da, iako su navedene stepenice bile vlažne, one nisu bile skliske, zauljene, masne ni općenito prljave, s obzirom na to da su se na samo tri zadnje stepenice nalazila pojedina onečišćenja nepoznate konzistencije u obliku točkica. Iz toga je zaključio da nije moguće utvrditi razloge zbog kojih je osoba JR pala.

14 Taj je sud, na temelju članka 1295. stavka 1. Allgemeines Bürgerliches Gesetzbucha (Opći građanski zakonik), odbio tužbu osobe JR, presudivši u biti da Austrian Airlines nije povrijedilo svoju akcesornu obvezu osiguranja sigurnosti svojih putnika i da osoba JR nije poduzela nikakvu mjeru predostrožnosti kako bi izbjegla svoj pad.

15 Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija), kojemu je osoba JR protiv te presude podnijela žalbu, ima sumnje u pogledu pitanja, s jedne strane, je li pad osobe JR obuhvaćen pojmom „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, kako ga je Sud protumačio u presudi od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Prema mišljenju tog suda, iz te presude proizlazi da taj pojam obuhvaća sve situacije koje se dogode u zrakoplovu, u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja, u kojima je predmet upotrijebljen za pružanje usluge putnicima prouzročio tjelesnu povredu putnika a da pritom nije potrebno ispitati jesu li te situacije posljedica rizika svojstvenog zračnom prijevozu. Međutim, situacija o kojoj je riječ u glavnom postupku razlikuje se od one o kojoj je bila riječ u predmetu u kojem je donesena navedena presuda, s obzirom na to da pad osobe JR nije uzrokovan takvim predmetom.

16 S druge strane, navedeni sud smatra da je osoba JR barem doprinijela svojem padu jer se nije držala ni za jedan od rukohvata mobilnih stepenica postavljenih za iskrcaj putnika, i to nakon što je vidjela da je njezin bračni drug skoro pao upravo ispred nje. Isti se sud stoga pita „zasjenjuje li”, na temelju članka 20. Montrealske konvencije, ta sukrivnja odgovornost Austrian Airlinesa, na temelju članka 17. stavka 1. te konvencije, „na način da [je] isključuje”.

17 U tim je okolnostima Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„1. Treba li članak 17. stavak 1. [Montrealske konvencije] tumačiti na način da pojam ‚nesreća' u smislu te odredbe obuhvaća situaciju u kojoj putnik prilikom iskrcaja iz zrakoplova na posljednjoj trećini mobilnih putničkih stepenica iz nepoznatog razloga padne i pritom se ozlijedi, pri čemu povredu nije prouzročio predmet upotrijebljen za pružanje usluge putnicima u smislu [presude od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)] i pri čemu stepenice nisu imale nedostataka, a osobito nisu bile ni skliske?

2. Treba li članak 20. [Montrealske konvencije] tumačiti na način da se eventualna odgovornost zračnog prijevoznika u cijelosti isključuje ako je riječ o okolnostima poput onih opisanih u [prvom pitanju] i ako se putnik u trenutku pada nije držao za rukohvat stepenica?"

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

18 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije tumačiti na način da je situacija u kojoj putnik iz nepoznatog razloga padne na mobilnim stepenicama postavljenima za iskrcaj putnika iz zrakoplova i pritom se ozlijedi obuhvaćena pojmom „nesreća" u smislu te odredbe, čak i kada predmetni zračni prijevoznik u tom pogledu nije povrijedio svoje obveze dužne pažnje i sigurnosti.

19 Na temelju navedene odredbe zračni je prijevoznik 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.

20 Sud je već presudio da se pojam „nesreća" u svojem uobičajenom smislu i kontekstu u kojem se nalazi smatra nepredviđenim štetnim i nenamjernim događajem i da navedeni pojam ne zahtijeva da je šteta nastala zbog ostvarenja rizika svojstvenog zračnom prijevozu ili da postoji veza između „nesreće" i rada odnosno kretanja zrakoplova (vidjeti u tom smislu presudu od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 34., 35. i 41.).

21 To je tumačenje članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije u skladu s njezinim ciljevima, koji se sastoje, kao što to proizlazi iz treće i pete uvodne izjave preambule te konvencije, od „[osiguranja] zaštite interesâ korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i potrebe za pravičnom naknadom temeljenom na načelu naknade štete", pomoću sustava objektivne odgovornosti zračnih prijevoznika, uz očuvanje „pravedne uravnoteženosti interesa" zračnih prijevoznika i putnika (vidjeti u tom smislu presudu od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 36.)

22 Stoga, kada putnik iz nepoznatog razloga padne na mobilnim stepenicama postavljenima za iskrcaj putnika iz zrakoplova i pritom se ozlijedi, taj je pad obuhvaćen pojmom „nesreća" u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. Okolnost da predmetni zračni prijevoznik nije povrijedio svoje obveze dužne pažnje i sigurnosti u tom pogledu ne može dovesti u pitanje tu kvalifikaciju.

23 Naime, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 40. svojeg mišljenja, za odgovornost tog prijevoznika na temelju te odredbe dovoljno je da se nesreća koja je prouzročila smrt ili tjelesnu povredu putnika dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja. Ta odgovornost stoga ne može ovisiti o krivnji ili nemaru navedenog prijevoznika.

24 Stoga na prvo pitanje valja odgovoriti da članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije treba tumačiti na način da je situacija u kojoj putnik iz nepoznatog razloga padne na mobilnim stepenicama postavljenima za iskrcaj putnika iz zrakoplova i pritom se ozlijedi obuhvaćena pojmom „nesreća” u smislu te odredbe, čak i kada predmetni zračni prijevoznik u tom pogledu nije povrijedio svoje obveze dužne pažnje i sigurnosti.

Drugo pitanje

25 Svojim drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 20. Montrealske konvencije tumačiti na način da, kada nesreću koja je putniku prouzročila štetu predstavlja njegov pad, iz nepoznatog razloga, na mobilnim stepenicama postavljenima za iskrcaj putnika iz zrakoplova, okolnost da se taj putnik nije držao za rukohvat tih stepenica u trenutku pada može biti dokaz nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta navedenog putnika koji je prouzročio štetu koju je pretrpio ili joj je pridonio, u smislu te odredbe, i u toj mjeri osloboditi predmetnog zračnog prijevoznika njegove odgovornosti u odnosu na istog putnika.

26 U skladu s člankom 20. prvom rečenicom Montrealske konvencije, ako zračni prijevoznik dokaže da je šteta uzrokovana ili da se nastanku štete doprinijelo nemarom ili drugim štetnim djelovanjem ili propustom osobe koja traži naknadu, ili osobe od koje to pravo potječe, tada se taj prijevoznik u cijelosti ili djelomično oslobađa svoje odgovornosti prema toj osobi u mjeri u kojoj je taj nemar ili to drugo štetno djelovanje ili propust prouzročio štetu ili joj je pridonio.

27 Načelo prema kojem zračni prijevoznici Unije mogu biti oslobođeni od odgovornosti u slučaju krivnje predmetnog putnika također je navedeno u uvodnoj izjavi 9. Uredbe br. 2027/97.

28 Kao što je to Sud već presudio, mogućnost, predviđena člankom 20. Montrealske konvencije, oslobođenja zračnog prijevoznika njegove odgovornosti ili ograničavanja njegove obveze naknade štete prema putniku koji je pretrpio štetu zbog „nesreće” u smislu članka 17. stavka 1. te konvencije, ima za cilj očuvati „pravednu uravnoteženost interesa” zračnih prijevoznika i putnika, navedenu u točki 21. ove presude (vidjeti u tom smislu presudu od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 39.).

29 Budući da Montrealskom konvencijom i Uredbom br. 2027/97 nisu predviđene posebne odredbe o dokazivanju, čiji je teret na zračnom prijevozniku, nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta osobe koja traži naknadu, ili osobe od koje to pravo potječe, za potrebe primjene članka 20. prve rečenice te konvencije, sud koji je uputio zahtjev mora, u skladu s načelom procesne autonomije, na koje se osobito upućuje u uvodnoj izjavi 18. Uredbe br. 889/2002, primijeniti relevantna pravila nacionalnog prava, pod uvjetom, međutim, da se tim pravilima poštuju načela ekvivalentnosti i djelotvornosti, kako su definirana u ustaljenoj sudskoj praksi Suda (vidjeti analogijom presudu od 9. srpnja 2020., Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, t. 38. do 40. i navedenu sudsku praksu).

30 U tom kontekstu, na sudu koji je uputio zahtjev je da utvrdi je li predmetni zračni prijevoznik podnio dokaz o nemaru ili štetnom djelovanju ili propustu predmetnog putnika i, ako je to slučaj, u kojoj je mjeri taj nemar ili štetno djelovanje ili propust prouzročio štetu koju je taj putnik pretrpio, ili joj pridonio, kako bi se prijevoznika u toj mjeri oslobodilo odgovornosti prema navedenom putniku, uzimajući u obzir sve okolnosti u kojima je ta šteta nastala.

31 Konkretno, okolnost na koju se poziva sud koji je uputio zahtjev, da se predmetni putnik nije držao za jedan od rukohvata mobilnih stepenica postavljenih za iskrcaj putnika iz zrakoplova doista može prouzročiti ili pridonijeti tjelesnim povredama koje je taj putnik pretrpio. Međutim, u okviru te ocjene nacionalni sud ne može zanemariti činjenicu da putnik koji putuje s maloljetnim djetetom također mora osigurati i njegovu sigurnost, što može dovesti do toga da se taj putnik ne drži za takav rukohvat, ili da to prestane činiti, kako bi poduzeo potrebne mjere da sigurnost tog djeteta ne bude ugrožena.

32 Kad je riječ o ocjeni, kao dokaza nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta predmetnog putnika, u svrhu primjene članka 20. prve rečenice Montrealske konvencije, okolnosti, koju je naveo sud i koji je uputio zahtjev, da je taj putnik vidio da je njegov supružnik neposredno ispred njega skoro pao na predmetnim mobilnim stepenicama, ne može se zanemariti da navedeni putnik tvrdi da ga je takav skori pad naveo na oprez prilikom silaska tim stepenicama. Međutim, na tom je sudu da provjeri važnost takve tvrdnje s obzirom na primjenjiva nacionalna pravna pravila, u skladu sa sudskom praksom navedenom u točki 29. ove presude.

33 Isto tako, ne može se isključiti mogućnost da je okolnost da je ozlijeđeni putnik odlučio ne zatražiti liječničku pomoć odmah nakon nesreće doprinijela pogoršanju tjelesnih povreda koje je pretrpio. Međutim, kao što je to nezavisni odvjetnik istaknuo u točki 76. svojeg mišljenja, u tom kontekstu također treba uzeti u obzir težinu tih povreda kako su se činile neposredno nakon te nesreće, kao i informacije koje je tom putniku na licu mjesta dala zdravstvena služba u pogledu odgađanja pružanja medicinske skrbi i mogućnosti primanja takve skrbi u blizini.

34 S obzirom na prethodna razmatranja, na drugo pitanje valja odgovoriti tako da članak 20. prvu rečenicu Montrealske konvencije treba tumačiti na način da, kada nesreću koja je putniku prouzročila štetu predstavlja njegov pad, iz nepoznatog razloga, na mobilnim stepenicama postavljenim za iskrcaj putnika iz zrakoplova, predmetni zračni prijevoznik ne može se osloboditi svoje odgovornosti prema tom putniku osim u mjeri u kojoj, s obzirom na okolnosti u kojima je došlo do nastanka te štete, dokaže, u skladu s primjenjivim pravilima nacionalnog prava i pod uvjetom poštovanja načela ekvivalentnosti i djelotvornosti, da je nemar ili drugo štetno djelovanje ili propust navedenog putnika prouzročio štetu koju je pretrpio, ili joj je pridonio, u smislu te odredbe.

Troškovi

35 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 (treće vijeće) odlučuje:

1. **Članak 17. stavak 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. treba tumačiti na način da je situacija u kojoj putnik iz nepoznatog razloga padne na mobilnim stepenicama postavljenima za iskrcaj putnika iz zrakoplova i pritom se ozlijedi obuhvaćena pojmom „nesreća” u smislu te odredbe, čak i kada predmetni zračni prijevoznik u tom pogledu nije povrijedio svoje obveze dužne pažnje i sigurnosti.**

2. **Članak 20. prvu rečenicu Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, sklopljene u Montréalu 28. svibnja 1999., treba tumačiti na način da, kada nesreću koja je putniku prouzročila štetu predstavlja njegov pad, iz nepoznatog razloga, na mobilnim stepenicama postavljenima za iskrcaj putnika iz zrakoplova, predmetni zračni prijevoznik ne može se osloboditi svoje odgovornosti prema tom putniku osim u mjeri u kojoj, s obzirom na okolnosti u kojima je došlo do nastanka te štete, dokaže, u skladu s primjenjivim pravilima nacionalnog prava i pod uvjetom poštovanja načela ekvivalentnosti i djelotvornosti, da je nemar ili drugo štetno djelovanje ili propust navedenog putnika prouzročio štetu koju je pretrpio, ili joj je pridonio, u smislu te odredbe.**

Potpisi