



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (četvrto vijeće)

19. prosinca 2019.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Montrealska konvencija – Članak 17. stavak 1. – Odgovornost zračnih prijevoznika u slučaju nesreće – Pojam ‚nesreća‘ – Zrakoplov u letu – Prevrtnje šalice kave položene na sklopivi stolić na prednjem sjedalu – Tjelesne povrede prouzročene putniku”

U predmetu C-532/18,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija), odlukom od 26. lipnja 2018., koju je Sud zaprimio 14. kolovoza 2018., u postupku

GN, koju na temelju zakona zastupa HM,

protiv

ZU-a, u svojstvu stečajnog upravitelja društva Niki Luftfahrt GmbH,

SUD (četvrto vijeće),

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

nezavisni odvjetnik: H. Saugmandsgaard Øe,

tajnik: M. Krausenböck, administratorica,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 19. lipnja 2019.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za GN, koju po zakonu zastupa HM, G. Rößler, *Rechtsanwalt*,
- za ZU-a, u svojstvu stečajnog upravitelja društva Niki Luftfahrt GmbH, U. Reisch, *Rechtsanwältin*,
- za francusku vladu, A.-L. Desjonquères i I. Cohen, u svojstvu agenata,
- za poljsku vladu, B. Majczyna, u svojstvu agenta,
- za Europsku komisiju, G. Braun i N. Yerrell, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 26. rujna 2019.,

* Jezik postupka: njemački

donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 17. stavka 1. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, zaključene u Montrealu 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 GN, koju na temelju zakona zastupa HM, njezin otac, i ZU-a, stečajnog upravitelja Niki Luftfahrta, društva za zračni prijevoz, u vezi sa zahtjevom za naknadu štete koju je GN podnijela zbog opekline zadobivenih na letu koji obavlja to društvo.

Pravni okvir

Međunarodno pravo

- 3 U trećoj uvodnoj izjavi preambule Montrealske konvencije navedeno je da stranke konvencije „prepoznaj[u] značaj zajamčene zaštite interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i potrebe za pravičnom naknadom temeljenom na načelu naknade štete”.
- 4 U petoj uvodnoj izjavi te preambule navodi se:
„[...] [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”.
- 5 Člankom 17. stavkom 1. Montrealske konvencije predviđeno je:
„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 [povredu] dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.”
- 6 Članak 20. Montrealske konvencije glasi:
„Ako prijevoznik dokaže da je šteta uzrokovana ili se može pripisati [da se nastanku štete pridonijelo] nemaru ili drugom štetnom djelovanju ili propustu [nemarom ili drugim štetnim djelovanjem ili propustom] 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 [zbog] 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 Člankom 21. Montrealske konvencije predviđa se:
„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 [zbog] nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta prijevoznika ili njegovih službenika ili agenata, ili
- (b) je takva šteta nastala isključivo radi [zbog] nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta treće stranke.”

8 Članak 29. Montrealske konvencije glasi:

„Za 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. [U postupcima povodom bilo kojeg takvog zahtjeva, ne može se dosuditi plaćanje kaznene, odvratajuće odnosno bilo koje druge odštete čija svrha nije naknada štete.]”

Pravo Unije

9 Slijedom potpisivanja Montrealske konvencije, Uredba 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.) 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.).

10 Uvodne izjave 7. i 10. Uredbe br. 889/2002 glase:

„(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.”

11 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.”

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

„Odgovornost zračnog prijevoznika Zajednice u pogledu putnika i njihove prtljage uređena je svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost.”

Činjenice u glavnom postupku i prethodno pitanje

- 13 GN, tužiteljica, je u 2015., kada je imala 6 godina, putovala zrakoplovom sa svojim ocem, HM-om, pokraj kojeg je sjedila. Operator tog leta od Mallorce (Španjolska) do Beča (Austrija) bio je prijevoznik Niki Luftfahrt.
- 14 Tijekom leta HM-u je poslužena šalica vruće kave koja se, nakon što je bila položena na stolić koji se nalazio ispred HM-a, prevrnula na GN-inu desnu natkoljenicu i prsa, uzrokujući joj opekline drugog stupnja.
- 15 Nije bilo moguće utvrditi je li se šalica kave prevrnula zbog neispravnosti sklopivog stolića na koji je bila položena ili zbog podrhtavanja zrakoplova.
- 16 Tužiteljica, koju na je na temelju zakona zastupao njezin otac, je podnijela zahtjev na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije kojim je tražila da se prijevozniku, koji je sada u stečaju, naloži da joj naknadi štetu u iznosu procijenjenom na 8500 eura.
- 17 Tuženik tvrdi da zbog nepostojanja nesreće njegova odgovornost na temelju navedene odredbe ne postoji. Naime, klizanje šalice i prolijevanje njezina sadržaja nije prouzročio nikakav „iznenadni i neočekivani događaj”. Prema njegovu mišljenju, pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije zahtijeva ostvarenje „rizika svojstvenog zračnom prijevozu”, a taj uvjet u ovom slučaju nije ispunjen.
- 18 Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) je presudom od 15. prosinca 2015. prihvatio tužiteljin zahtjev za naknadu štete. Taj je sud smatrao da je šteta koju je GN pretrpjela posljedica nesreće koja je prouzročena neuobičajenim događajem koji je u odnosu na putnika izvanjski.
- 19 Navedeni sud je presudio da se ostvario rizik svojstven zračnom prijevozu jer se zrakoplov u letu naginje pod kutovima različitih stupnjeva, što može dovesti do toga da predmeti položeni na horizontalnu površinu počnu kliziti a da za to nije potreban poseban manevar. Isti je sud također utvrdio da tuženik nije kriv jer je posluživanje vrućih napitaka u šalicama bez poklopca uobičajena i društveno primjerena praksa.
- 20 Oberlandesgericht Wien (Visoki zemaljski sud u Beču, Austrija) je presudom od 30. kolovoza 2016. potvrdio prvostupanjsku presudu. Prema mišljenju tog suda, članak 17. Montrealske konvencije obuhvaća samo nesreće koje su prouzročene rizikom svojstvenim zračnom prijevozu te tužiteljica, u ovom slučaju, u prilog tome nije mogla pružiti dokaz. U tim je okolnostima odgovornost tuženika isključena.
- 21 Tužiteljica je zatim podnijela reviziju Oberster Gerichtshofu (Vrhovni sud, Austrija) radi utvrđivanja odgovornosti prijevoznika i osnovanosti njezina zahtjeva za naknadu pretrpljene štete.
- 22 Prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, tumačenje članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije sporno je kad je riječ o tomu je li pojam „nesreća” u smislu te odredbe ograničen na slučajeve u kojima se ostvario rizik svojstven zračnom prijevozu. U tom pogledu Sud koji je uputio zahtjev navodi dva različita pristupa tumačenju.
- 23 U skladu s prvim pristupom, pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije obuhvaća samo situacije u kojima se ostvario rizik svojstven zračnom prijevozu. U skladu s tim pristupom, potrebno je da se ostvari rizik koji proizlazi iz prirode, stanja ili rada zrakoplova ili tehničke opreme koja se upotrebljava prilikom ukrcanja ili iskrcanja. Prema tome, to bi imalo za posljedicu to da nesreće, poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku, koje nisu ni na koji način povezane s djelatnosti zračnog prijevoza i do kojih može doći i u drugim okolnostima, ne mogu

dovesti do odgovornosti prijevoznika, što je bila namjera država stranaka Montrealske konvencije. Osim toga, teret dokazivanja bi u tom slučaju bio na osobi koja traži naknadu štete. U predmetnom slučaju bi takav pristup doveo do odbijanja tužiteljičine tužbe s obzirom na to da uzrok nesreće nije bilo moguće utvrditi.

- 24 Suprotno tomu, u skladu s drugim pristupom se za nastanak odgovornosti prijevoznika ne zahtijeva ostvarenje rizika svojstvenog zračnom prijevozu. Taj se pristup temelji na tekstu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, koji ne sadržava takav zahtjev. Usto, priznavanjem tog zahtjeva bi se sustav odgovornosti predviđen navedenom odredbom uvelike lišilo njegove biti. Naime, bilo bi moguće isključiti gotovo sve štete s obzirom na to da bi do njih na sličan način moglo doći u drugim životnim okolnostima. U svakom slučaju, ne treba strahovati da bi takav pristup rezultirao neograničenom odgovornosti zračnog prijevoznika jer bi se prijevoznik u skladu s člankom 20. Montrealske konvencije mogao osloboditi svoje odgovornosti u slučaju sukrivnje oštećene osobe.
- 25 U tom pogledu sud koji je uputio zahtjev pojašnjava da dio pravne teorije kvalificira prevrtanje i prolijevanje odnosno prosipanje vrućih pića i jela po tijelu putnika kao „nesreću” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. U ovom bi slučaju taj pristup doveo do utvrđivanja odgovornosti tuženika.
- 26 Sud koji je uputio zahtjev predviđa također, kao „međurješenje”, tumačenje članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije prema kojem se odgovornost temelji na samoj činjenici da se nesreća dogodila u zrakoplovu ili tijekom uporabe opreme za ukrcaj i iskrcaj, a da se pritom ne zahtijeva da se ostvario rizik svojstven zračnom prijevozu, ali u skladu s kojim je na zračnom prijevozniku teret dokazivanja da ne postoji povezanost s radom ili prirodom zrakoplova kako bi se oslobodio od te odgovornosti. Taj bi pristup u ovom slučaju također doveo do utvrđivanja odgovornosti tuženika s obzirom na to da uzrok nesreće nije bilo moguće utvrditi.
- 27 U tim je okolnostima Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) odlučio 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 te pritom putniku prouzroči opekline?”

O prethodnom pitanju

- 28 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije tumačiti na način da pojam „nesreća” u smislu te odredbe obuhvaća situaciju u kojoj je predmet upotrijebljen za pružanje usluge putnicima prouzročio tjelesnu povredu putnika, a da pritom nije potrebno ispitati je li ta nesreća posljedica rizika svojstvenog zračnom prijevozu.
- 29 Uvodno valja pojasniti da se, kad je riječ o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage na području Unije, Uredbom br. 2027/97, koja se primjenjuje u glavnom postupku, provode odgovarajuće odredbe Montrealske konvencije. Konkretno, iz članka 3. stavka 1. te uredbe proizlazi da je odgovornost zračnih prijevoznika Unije u pogledu putnika i njihove prtljage uređena svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na tu odgovornost (vidjeti u tom smislu presudu od 6. svibnja 2010., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, t. 18.).
- 30 Valja pojasniti to da je Montrealska konvencija, koja je, kad je riječ Uniji, na snazi od 28. lipnja 2004., dio pravnog poretka Unije od tog datuma te je slijedom toga Sud nadležan u prethodnom postupku odlučivati o njezinu tumačenju (presuda od 12. travnja 2018., *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, t. 19. i 20. i navedena sudska praksa).

- 31 U vezi s time, člankom 31. Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora od 23. svibnja 1969. (Zbirka međunarodnih ugovora Ujedinjenih naroda, sv. 1155., str. 331.), kojom se kodificira opće međunarodno pravo, a čije odredbe obvezuju Uniju, precizira se da se međunarodni ugovor mora tumačiti u dobroj vjeri, prema uobičajenom smislu izraza iz ugovora u njihovu kontekstu i u svjetlu predmeta i svrhe ugovora (presuda od 12. travnja 2018., *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, t. 21. i navedena sudska praksa).
- 32 Osim toga, Sud je već istaknuo da pojmove sadržane u Montrealskoj konvenciji treba tumačiti ujednačeno i autonomno, tako da on, kada tumači te pojmove u prethodnom postupku, ne treba uzeti u obzir različit smisao koji im se mogao pridati u nacionalnim pravima država članica Unije, nego pravila tumačenja općeg međunarodnog prava koja obvezuju Uniju (presuda od 7. studenoga 2019., *Guaitoli i dr.*, C-213/18, EU:C:2019:927, t. 47.).
- 33 U ovom slučaju iz teksta članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije proizlazi da za nastanak odgovornosti prijevoznika događaj koji je prouzročio smrt ili tjelesnu povredu putnika mora biti kvalificiran kao „nesreća” te da je morao nastupiti u zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.
- 34 Budući da pojam „nesreća” uopće nije definiran Montrealskom konvencijom, treba uputiti na uobičajeno značenje tog pojma u kontekstu u kojem se nalazi, s obzirom na predmet te konvencije i cilj koji se njome želi postići.
- 35 Pojam „nesreća” se uobičajeno smatra nepredviđenim štetnim i nenamjernim događajem.
- 36 Osim toga, u skladu s trećom alinejom preambule Montrealske konvencije, države stranke tog sporazuma, svjesne „značaja zajamčene zaštite interesâ korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i potrebe za pravičnom naknadom temeljenom na načelu naknade štete”, odlučile su predvidjeti sustav objektivne odgovornosti zračnih prijevoznika. Međutim, takav sustav podrazumijeva, kao što to proizlazi iz pete uvodne izjave preambule Montrealske konvencije, očuvanje „pravedne uravnoteženosti interesa”, osobito interesa zračnih prijevoznika i putnika (vidjeti u tom smislu presude od 6. svibnja 2010., *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, t. 31. i 33., i od 22. studenoga 2012., *Espada Sánchez i dr.*, C-410/11, EU:C:2012:747, t. 29. i 30.).
- 37 U tom pogledu, iz pripremnih akata koji su doveli do donošenja Montrealske konvencije proizlazi da su stranke konvencije pojmu „nesreća” dale prednost pred pojmom „događaj” koji je bio predložen u prvotnom nacrtu (vidjeti osobito mišljenje koje je podnio *International Union of Aviation Insurers*, DCW Doc No.28, 13. svibnja 1999., kao i izvješće koje je podnio *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Razlog tomu jest taj što se pojam „događaj” smatrao preširokim, s obzirom na to da obuhvaća sve okolnosti i da može rezultirati prevelikim brojem sporova.
- 38 S druge strane, zbog izmjene tog pojma odlučeno je da će se ukloniti posljednja rečenica članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije kojom se predviđalo da prijevoznik nije odgovoran ako su smrt ili ozljede putnika posljedica njegova zdravstvenog stanja. Naime, u biti je bilo procijenjeno da bi zadržavanje takvog oslobođenja ugrozilo ravnotežu uključenih interesa na štetu putnika i da je tom konvencijom, u svakom slučaju, već predviđena opća odredba o oslobođenju u njezinu članku 20.
- 39 Zato se Montrealskom konvencijom, radi očuvanja takve ravnoteže, u određenim slučajevima predviđa oslobođenje od odgovornosti prijevoznika ili ograničenje obveze naknade štete kojoj podliježe. Naime, člankom 20. te konvencije predviđa se da, ako prijevoznik dokaže da je šteta uzrokovana ili da se nastanku štete doprinijelo nemarom ili drugim štetnim djelovanjem ili propustom putnika, tada se on u cijelosti ili djelomično oslobađa svoje odgovornosti prema tom putniku. Osim toga, iz članka 21. stavka 1. navedene konvencije proizlazi da zračni prijevoznik ne može ni isključiti ili ograničiti svoju odgovornost za štetu iz članka 17. stavka 1. iste konvencije kada ta šteta ne premašuje određeni prag

iznosa naknade štete. Zračni prijevoznik svoju odgovornost na temelju stavka 2. tog članka 21. može isključiti tek iznad tog praga, na način da dokaže da šteta nije uzrokovana njegovom krivnjom odnosno da je uzrokovana isključivo krivnjom trećih osoba.

- 40 Tim se ograničenjima omogućuje da se putnicima lako i brzo nadoknadi šteta a da se pri tom zračnim prijevoznicima ne nameće vrlo teška obveza naknade štete koju je teško utvrditi i izračunati, a kojom bi se mogla ugroziti, pa čak i paralizirati, njihova ekonomska aktivnost (vidjeti u tom smislu presude od 6. svibnja 2010., Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, t. 34. do 36., i od 22. studenoga 2012., Espada Sánchez i dr., C-410/11, EU:C:2012:747, t. 30.).
- 41 Iz toga slijedi, kao što to navodi nezavisni odvjetnik u točki 60. svojeg mišljenja, da uvjetovanje odgovornosti prijevoznika time da je šteta nastala zbog ostvarenja rizika svojstvenog zračnom prijevozu odnosno postojanjem veze između „nesreće” i rada odnosno kretanja zrakoplova nije u skladu ni s uobičajenim značenjem pojma „nesreća” iz članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije ni s njezinim ciljevima.
- 42 Osim toga, kako bi se izbjeglo da zračni prijevoznici snose prekomjeran teret naknade štete, obvezu naknade štete kojoj podliježu zračni prijevoznici nije potrebno ograničiti samo na nesreće povezane s rizikom koji je svojstven zračnom prijevozu. Naime, kao što je to istaknuto u točki 39. ove presude, ti prijevoznici mogu isključiti ili ograničiti svoju odgovornost.
- 43 U tim okolnostima na postavljeno pitanje valja odgovoriti tako da članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije treba tumačiti na način da pojam „nesreća” u smislu te odredbe obuhvaća sve situacije koje se dogode u zrakoplovu 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.

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 Montrealu 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” u smislu te odredbe obuhvaća sve situacije koje se dogode u zrakoplovu 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.

Potpisi