



Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
NICHOLASA EMILIOUA
od 12. siječnja 2023.¹

Predmet C-510/21

DB
protiv
Austrian Airlines AG

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

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Montrealska konvencija –
Odgovornost zračnih prijevoznika za smrt ili tjelesnu povredu putnika –
Isključivost konvencije – Članak 29. – Područje primjene – Zahtjev povezan s tjelesnom
povredom koju su putnici pretrpjeli kao rezultat ‚nesreća‘ u smislu članka 17. stavka 1. –
Zahtjev za naknadu štete utemeljen na nacionalnim pravilima o građanskopravnoj odgovornosti, a
povezano s ozljedama koje su navodno prouzročene neadekvatnom prvom pomoći koju je
kabinsko osoblje pružilo nakon nesreće – Dovoljna uzročna veza između ozljeda i nesreće –
Zahtjev na koji se isključivo primjenjuje članak 17. stavak 1. – Zahtjev isključen konvencijom”

I. Uvod

1. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu² (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija) i njezina prethodnica, Varšavska konvencija³, bile su predmet znatnih pravosudnih prijepora tijekom svoje dugogodišnje primjene. Jedan od onih u samom središtu rasprave jest mjera u kojoj te konvencije, koje se ponajprije odnose na odgovornost zračnih prijevoznika u slučajevima smrti ili tjelesne povrede putnika, sprječavaju – ili, drugim riječima, „isključuju” – zahtjev za naknadu štete koji se ne temelji na njihovim odredbama, već na nacionalnom pravu.

2. Taj je prijedor isplivao i u ovom predmetu, koji se odnosi na tužbu za naknadu štete koju je DB podnio protiv društva Austrian Airlines AG (u daljnjem tekstu: Austrian Airlines). DB na temelju austrijskih pravila o građanskopravnoj odgovornosti zahtijeva naknadu štete za ozljede koje je na međunarodnom letu koji je obavljalo društvo Austrian Airlines zadobio kao putnik, navodno zbog propusta kabinskog osoblja da mu adekvatno pruži prvu pomoć nakon što se po njemu iz vrča prolila vrela kava. Budući da DB svoj zahtjev ne temelji na Montrealskoj konvenciji te da je, u

¹ Izvorni jezik: engleski

² Europska je zajednica tu konvenciju, sklopljenu u Montrealu 28. svibnja 1999., potpisala 9. prosinca 1999., a u njezino je 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.).

³ Konvencija o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, potpisana u Varšavi 12. listopada 1929. (u daljnjem tekstu: Varšavska konvencija)

svakom slučaju, postupak pokrenuo nakon isteka zastarnog roka predviđenog tom konvencijom – ali unutar duljeg roka određenog austrijskim propisima koji se odnose na odštetne sporove – ključno je pitanje, oko kojeg se vrte dva prethodna pitanja koja je Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija) uputio Sudu, isključuje li se navedenom konvencijom takav zahtjev. U ovom ću mišljenju objasniti zašto na to pitanje treba potvrdno odgovoriti.

II. Pravni okvir

A. *Montrealska konvencija*

3. U trećoj uvodnoj izjavi Montrealske konvencije navodi se da države stranke „[prepoznaju] 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 konvencije 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. Članak 17. Montrealske konvencije, naslovljen „Smrt i povreda putnika – oštećenje prtljage”, u stavku 1. predviđa 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. Prema članku 29. te konvencije, naslovljenom „Temelj za odštetne zahtjeve”, „[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 povodom delikta] ili na neki drugi način, mogu [može] 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. [...]”.

7. Članak 35. iste konvencije, naslovljen „Zastara postupaka”, u stavku 1. predviđa da „[p]ravo na naknadu štete prestaje ako se tužba ne podnese u roku od dvije godine računajući od datuma dolaska u mjesto odredišta [...]”.

B. *Pravo Europske unije*

8. Članak 3. stavak 1. Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage⁴, kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 889/2002⁵ (u daljnjem tekstu: Uredba br. 2027/97), propisuje da je „[o]dgovornost zračnog prijevoznika Zajednice u pogledu putnika i njihove prtljage uređene [uređena] [...] svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost”.

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.)

⁵ 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.)

III. Činjenično stanje, nacionalni postupak i prethodna pitanja

9. DB je 18. prosinca 2016. putovao iz Tel Aviva (Izrael) u Beč (Austrija) letom koji je obavljalo društvo Austrian Airlines, na temelju ugovora o zračnom prijevozu koji je sklopio s tim društvom.

10. Tijekom leta, s kolica za serviranje koja je kabinsko osoblje guralo između redova putničkih sjedala pao je vrč s kavom. Vrela kava se izlila i opekla DB-a. Kabinsko osoblje potom mu je pružilo određeni oblik⁶ prve pomoći za ozljede koje je zadobio.

11. DB je 31. svibnja 2019. Handelsgerichtu Wien (Trgovački sud u Beču, Austrija) podnio, na temelju austrijskih pravila o građanskopravnoj odgovornosti te unutar njima propisanog zastarnog roka od tri godine⁷, tužbu protiv društva Austrian Airlines zahtijevajući naknadu štete u iznosu 10 196 eura i utvrđenje da je prijevoznik odgovoran za sve buduće štete koje naknadno proizađu iz opisanog incidenta. DB je u bitnome tvrdio da je zadobio teške opekline te da bi, prema austrijskom pravu, društvo Austrian Airlines trebalo odgovarati ne samo za neopreznost svojih zaposlenika zbog koje je vrč pao, već i za navodno nedovoljnu i neadekvatnu prvu pomoć koja mu je nakon toga pružena za njegove ozljede⁸.

12. Handelsgericht Wien (Trgovački sud u Beču, Austrija) presudom od 17. lipnja 2020. odbio je tužbu u cijelosti. Taj je sud u bitnome smatrao da se na predmetni zahtjev primjenjuje isključivo Varšavska konvencija i da je zahtjev u skladu s njom zastario. Doista, u skladu s člankom 29. te konvencije, svaki zahtjev protiv zračnog prijevoznika zastaruje u roku od dvije godine a DB je postupak pokrenuo nakon isteka tog roka.

13. Oberlandesgericht Wien (Visoki zemaljski sud u Beču, Austrija) presudom od 28. listopada 2020. potvrdio je tu odluku. Smatrajući da je Montrealska konvencija primjenjiva na predmetne činjenice⁹, utvrdio je da DB-ov zahtjev podliježe članku 17. stavku 1. te konvencije. Naime, za DB-ove ozljede treba smatrati da su prouzročene „nesrećom” koja se dogodila u zrakoplovu, u smislu te odredbe, to jest padom vrča s vrelom kavom, neovisno o tome je li se te ozljede moglo ublažiti ili izbjeći pravilnim pružanjem prve pomoći. Shodno tomu, taj zahtjev je zastario jer je postupak pokrenut izvan dvogodišnjeg zastarnog roka predviđenog člankom 35. te konvencije.

14. DB je Oberster Gerichtshofu (Vrhovni sud) podnio zahtjev za reviziju te presude. Iako priznaje da pad vrča s kavom čini „nesreću” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, DB ističe da navodno neadekvatna prva pomoć koja mu je pružena čini zaseban i samostalan uzrok štete koji nije obuhvaćen tom odredbom. Stoga, njegov zahtjev, u dijelu u kojem se temelji na tom konkretnom uzroku, ne podliježe toj konvenciji, već austrijskom pravu, prema kojem nije zastario.

⁶ Stranke glavnog postupka ne slažu se oko toga je li ono što je učinjeno bilo dovoljno i adekvatno (vidjeti bilješku 8. ovog mišljenja).

⁷ Vidjeti članak 1489. Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (austrijski Opći građanski zakonik).

⁸ DB navodi da kabinsko osoblje njegove opekline nije rashladilo hladnom vodom, već mu je samo dalo malenu tubu masti za opekline. Nadalje, pribor za prvu pomoć nije sadržavao dovoljnu količinu masti za opekline kao ni zavoja. Čini se da društvo Austrian Airlines osporava te navode.

⁹ Prvostupanjski je sud pretpostavio da se primjenjuje Varšavska konvencija, a ne Montrealska konvencija, jer je mislio da je Izrael stranka samo prvonavedene konvencije. Međutim, kako je žalbeni sud istaknuo, Izrael je zapravo 19. siječnja 2011. položio instrument za pristup Montrealskoj konvenciji te je ona u odnosu na tu državu na snagu stupila 20. ožujka iste godine (vidjeti https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf).

15. S obzirom na te okolnosti, Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) odlučio je prekinuti postupak i Sudu uputiti sljedeća prethodna pitanja:

„1. Treba li prvu pomoć pruženu u zrakoplovu nakon nesreće u smislu članka 17. stavka 1. [Montrealske konvencije] koja rezultira daljnjom tjelesnom povredom putnika različitom od stvarnih posljedica nesreće, zajedno s događajem koji je doveo do pružanja te pomoći, smatrati jednom nesrećom?

2. U slučaju niječnog odgovora na prvo pitanje:

Protivi li se članku 29. [Montrealske konvencije] zahtjev za naknadu štete prouzročene pruženom prvom pomoći ako se zahtjev podnese u zastarnom roku prema nacionalnom pravu, ali izvan roka iz članka 35. [te] konvencije?”

16. Zahtjev za prethodnu odluku, od 5. kolovoza 2021., podnesen je 19. kolovoza 2021. Pisana očitovanja podnijeli su DB, društvo Austrian Airlines, njemačka vlada te Europska komisija. Rasprava u ovom predmetu nije održana.

IV. Analiza

17. Montrealska konvencija međunarodni je ugovor kojim su uspostavljena određena ujednačena pravila u međunarodnom zračnom prijevozu. Budući da je i Europska unija potpisnica te konvencije¹⁰, ona je sastavni dio pravnog poretka Europske unije od datuma na koji je u odnosu na nju stupila na snagu, to jest od 28. lipnja 2004. Slijedom toga, Sud je od tog datuma nadležan donositi prethodne odluke u vezi s njezinim tumačenjem¹¹.

18. Kako sud koji je uputio zahtjev ističe, let o kojem je riječ u glavnom postupku spada u opće područje primjene Montrealske konvencije. Naime, DB je s društvom Austrian Airlines sklopio ugovor o prijevozu koji se odnosio na „međunarodni prijevoz” u smislu članka 1. te konvencije, s obzirom na to da se mjesto polaska i mjesto odredišta tog leta nalaze unutar državnog područja dviju država stranaka, to jest Države Izrael i Republike Austrije¹².

19. Poglavlje III. navedene konvencije sadržava nekoliko odredaba o odgovornosti zračnih prijevoznika. Osobito, članak 17. stavak 1. odnosi se na njihovu odgovornost u slučaju smrti ili „tjelesne povrede” putnika, kao što je povreda DB-a, koja je nastupila u zrakoplovu¹³ tijekom međunarodnog leta.

20. Tužbe za naknadu štete, prema toj odredbi, podliježu zastarnom roku od dvije godine propisanom u članku 35. stavku 1. te konvencije, koji počinje teći od datuma dolaska zrakoplova u svoje odredište¹⁴. Nesporno je da je DB postupak protiv društva Austrian Airlines pokrenuo

¹⁰ Vidjeti bilješku 2. ovog mišljenja.

¹¹ Vidjeti, osobito, presudu od 19. prosinca 2019., Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, t. 30. i navedenu sudsku praksu; u daljnjem tekstu: presuda Niki Luftfahrt).

¹² Vidjeti točku 9. ovog mišljenja. Osim toga, s obzirom na to da je društvo Austrian Airlines, prema svemu sudeći, „zračni prijevoznik Zajednice” u smislu članka 2. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 2027/97, ta je uredba također primjenjiva. Međutim, kada je riječ o odgovornosti takvog prijevoznika za štetu prouzročenu putnicima, članak 3. stavak 1. te uredbe jednostavno upućuje na odredbe Montrealske konvencije.

¹³ Ili „u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja”. Međutim, u ovom ću se mišljenju usredotočiti na ozljede nastale u zrakoplovu.

¹⁴ Ili, podredno, od datuma na koji je zrakoplov trebao stići ili datuma na koji je prijevoz okončan

gotovo tri godine nakon što je zrakoplov u kojem je zadobio ozljede sletio u Beč¹⁵. Stoga, prema pravilima konvencije, DB, neovisno o osnovanosti njegova zahtjeva, ne bi imao pravo na pravni lijek jer je taj zahtjev jednostavno zastario.

21. Ipak, kako sam naveo u uvodu ovog mišljenja, ključno je pitanje sprječava li usto Montrealska konvencija DB-a da na temelju svojeg nacionalnog prava podnese zahtjev s osnove građanskopravne odgovornosti za štetu protiv društva Austrian Airlines.

22. Sud koji je uputio zahtjev u tom pogledu objašnjava da, u austrijskom pravu, opći zastarni rok za zahtjeve s osnove građanskopravne odgovornosti za štetu iznosi tri godine¹⁶. Prema tom pravu, DB-ov zahtjev nije zastario te ga se može meritorno razmatrati, koji bi se potom procijenio s obzirom na uvjete predviđene tim pravom. Shodno tomu, prema nacionalnom pravu, tužitelj ima pravni lijek protiv tuženika.

23. S obzirom na te okolnosti, a s ciljem pružanja što je više moguće smjernica, svoju ću analizu započeti drugim pitanjem suda koji je uputio zahtjev, koje se u bitnome odnosi na doseg takozvanog „isključivog” i „isključujućeg” učinka Montrealske konvencije (A). Smatram da prvo treba pojasniti taj element jer će čitatelju tada biti lakše razumjeti relevantnost prvog pitanja – koje se u bitnome odnosi na to treba li za DB-ove ozljede smatrati da su prouzročene „nesrećom” u smislu članka 17. stavka 1. te konvencije. To prvo pitanje stoga će se kasnije razmatrati (B).

A. Doseg isključujućeg učinka Montrealske konvencije (drugo pitanje)

24. Kako to proizlazi iz prethodnog odjeljka, kada putnici pretrpe ozljedu na međunarodnom letu, Montrealska konvencija im pruža, u određenim okolnostima, osnovu za pokretanje postupka u određenim okolnostima, to jest, pravnu osnovu prijevoznikove odgovornosti. Članak 17. stavak 1.¹⁷ te konvencije govori o, konkretnije, situaciji smrti ili „tjelesne povrede” putnika uslijed „nesreće”¹⁸ koja se dogodila u zrakoplovu. U takvim je okolnostima protiv prijevoznika odgovornog za odnosni let moguće podnijeti zahtjev za naknadu štete, čiji uspjeh ovisi o uvjetima predviđenima u toj konvenciji – uključujući zastarni rok iz njezina članka 35. stavka 1.

25. Osim toga, povrede koje putnici pretrpe na međunarodnim letovima potencijalno mogu činiti osnovu za pokretanje postupka na temelju nacionalnog prava. Naime, razne štetne događaje koji nastupe u zrakoplovu teoretski je moguće smatrati povredama ugovora o prijevozu, deliktima u skladu s općim pravilima građanske odgovornosti itd., naravno, svaka od tih osnova za pokretanje postupka dolazi uz vlastiti skup uvjeta – uključujući zastarne rokove za pokretanje postupka.

26. Te se različite osnove za pokretanje postupka ponekad odnose na različite stvari. Ako putnik unaprijed kupi jelo koje mu se ima poslužiti tijekom leta, a prijevoznik mu ga ne osigura, to je obično utuživa povreda ugovora prema nacionalnom pravu. Međutim, u tom scenariju nije riječ ni o „tjelesnoj povredi” ni o „nesreći” te stoga ni o zahtjevu obuhvaćenom člankom 17. stavkom 1. Montrealske konvencije. Nasuprot tomu, osnove za pokretanje postupka u određenim se okolnostima „akumuliraju”. Isti štetni događaj, kao što je onaj u kojem član kabinskog osoblja nenamjerno prolije vreli napitak po putniku zbog čega potonji pretrpi tjelesnu povredu, istodobno je moguće smatrati, primjerice, (i.) nepažnjom prema nacionalnom odštetnom pravu,

¹⁵ Usporediti točke 9. i 11. ovog mišljenja.

¹⁶ Vidjeti članak 1489. austrijskog Općeg građanskog zakonika.

¹⁷ Članke 18. i 19. Montrealske konvencije u ostatku ću ovog mišljenja ostaviti po strani, jer oni nisu relevantni u ovom predmetu.

¹⁸ Vidjeti, za definiciju(-e) tog pojma, točku 58. ovog mišljenja.

(ii.) povredom sigurnosne obveze koja proizlazi iz ugovora o prijevozu i (iii.) „nesrećom” u smislu navedene odredbe¹⁹. U tom scenariju tužitelj teoretski može birati između više pravnih osnova za podnošenje tužbe protiv prijevoznika te će njegov vješti odvjetnik, logično, odabrati onu koja najviše pogoduje interesu njegova klijenta, pri čemu je taj odabir najočitiiji ako je, primjerice, u odnosu na jednu od osnova za pokretanje postupka nastupila zastara, a u odnosu na drugu(-e) nije.

27. Sastavljači Montrealske konvencije pozabavili su se pitanjem različitih te ponekad suprotstavljenih pravila o odgovornosti za štetu nanесenu putnicima koja su potencijalno primjenjiva na zračne prijevoznike. Kako bi se s tim uhvatili u koštac, oni su htjeli pravilima sadržanima u toj konvenciji, a osobito u njezinu članku 17. stavku 1., dati određeni „isključiv” učinak. Kako bi to dali do znanja, u tu su konvenciju ubacili posebnu odredbu (članak 29.), koja u relevantnim dijelovima predviđa da se „[z]a prijevoz putnika [...], bilo kakav odštetni zahtjev, s bilo koje osnove, bilo prema ovoj Konvenciji ili prema ugovoru ili na temelju kršenja ugovora [ili povodom delikta] ili na neki drugi način, mogu [može] [...] podnijeti samo pod uvjetima i takvim ograničenjima odgovornosti kako je određeno ovom Konvencijom”.

28. Ipak, to pitanje nije, blago rečeno, sasvim raščišćeno. Zapravo, ta je odredba, kao i članak 24. Varšavske konvencije prije nje²⁰, bila predmet velikih prijedora, kako je sud koji je uputio zahtjev naglasio u ovom predmetu.

29. Prvi prijedor u pogledu njezina tumačenja, koja se odnosi na *metodu* isključivosti, moguće je kratko spomenuti. S jedne strane, članak 29. može se tumačiti na način da se, kada je Montrealska konvencija isključivo primjenjiva, zahtjev za naknadu štete može podnijeti samo na temelju te konvencije, pri čemu su isključene osnove za pokretanje postupka na temelju nacionalnog prava. S druge strane, može ga se tumačiti i u smislu da, u takvoj situaciji, tužitelj može podnijeti zahtjev za naknadu štete na temelju nacionalnih propisa, ali pritom mora poštovati uvjete i ograničenja predviđena tom konvencijom. Iako logičnim smatram drugo tumačenje te odredbe²¹, čini se da prevladava ono prvo²². Međutim, taj prijedor nema (gotovo) nikakve praktične posljedice. Obje metode konvenciji u biti daju isti imperativni učinak: kada je konvencija isključivo primjenjiva, odgovornost prijevoznika može postojati samo ako i u mjeri u kojoj ta konvencija to predviđa te je tužitelj ne može zaobići utužujući svoje potraživanje na temelju nacionalnog prava.

30. Puno značajniji prijedor jest onaj koji se odnosi na *doseg* isključivosti Montrealske konvencije – to jest, na pitanje koji su odštetni zahtjevi protiv zračnih prijevoznika obuhvaćeni njezinim isključivim područjem primjene. Za odgovor na to pitanje potrebna je detaljnija analiza.

31. Kako sud koji je uputio zahtjev ističe, u tom pogledu postoje dva oprečna stajališta. Prema prvom stajalištu, koje ću nazivati „širokim”, Montrealska konvencija isključivo se primjenjuje na sve potencijalne zahtjeve protiv zračnih prijevoznika, s bilo koje osnove, u vezi s *bilo kojom*

¹⁹ Vidjeti, u pogledu tog posljednjeg pitanja, točku 58. ovog mišljenja.

²⁰ Unatoč nekim tekstualnim razlikama, te su dvije odredbe načelno ekvivalentne. Sudska praksa i stručna literatura koje se odnose na članak 24. Varšavske konvencije stoga su relevantne za tumačenje članka 29. Montrealske konvencije. Isto vrijedi za članak 17. prvonavedene konvencije i članak 17. stavak 1. potonje konvencije (vidjeti mišljenje nezavisnog odvjetnika H. Saugmandsgaarda Øea u predmetu Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:788, t. 26., 27. i 43.). Stoga ću bez razlike upućivati i na sudsku praksu koja se odnosi na prvonavedenu i na sudsku praksu koja se odnosi na potonju konvenciju.

²¹ Vidjeti, za isto stajalište, Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggeon on Travel Law and Litigation*, 5. izdanje, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, London, 2013., str. 513., t. 10.103., i Giemulla, E., „Article 29 – Principles for claims”, u *Montreal Convention*, Kluwer, Nizozemska, 2006., str. 5. do 7., t. 10. do 13.

²² Vidjeti, osobito, presudu Supreme Court of the United States (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država) od 12. siječnja 1999., *El Al Israel Airlines, Ltd. protiv Tsui Yuan Tseng*, 525 US 155 (u daljnjem tekstu: presuda Tseng). Vidjeti također stajalište Tompkinsa, G. N., izraženo među ostalim u Hobe, S., Ruckteschell (von), N., Heffernan, D. (urednici), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG, 2013., str. 1004. i 1005., t. 143. do 148.

povredom koju putnici pretrpe tijekom međunarodnog leta koji spada u opće područje primjene te konvencije²³, neovisno o njezinu uzroku. Sukladno tom stajalištu, zračni se prijevoznici mogu smatrati odgovornima samo u okolnostima obuhvaćenima člankom 17. stavkom 1., to jest, u slučaju smrti ili „tjelesne povrede” putnika prouzročene „nesrećom”. U drugim okolnostima – primjerice, ako putnik pretrpi novčanu štetu ili ako uzrok povrede nije bila „nesreća” – ne samo da se tom odredbom ne pruža pravni lijek, već je na temelju članka 29. te konvencije isključena i svaka mogućnost pravne zaštite pozivanjem na domaće pravo.

32. Prema drugom stajalištu, koje ću nazivati „uskim”, Montrealska konvencija ne primjenjuje se isključivo na sve zahtjeve protiv prijevoznika koja mogu proizaći iz međunarodnog zračnog prijevoza, već *samo* na ona koja se odnose na smrti ili „tjelesne povrede” putnika prouzročene „nesrećama” u smislu članka 17. stavka 1. Kada zahtjev za naknadu štete, s bilo koje osnove, objektivno odgovara toj definiciji, članak 29. te konvencije onemogućuje tužitelju da se poziva na povoljnije uvjete i ograničenja odgovornosti predviđena nacionalnim pravom. Nasuprot tomu, druge vrste povreda koje putnici pretrpe u zrakoplovu izvan su područja primjene te konvencije: iako tužitelj na temelju konvencije ne može podnijeti pravni lijek, on svoj zahtjev protiv prijevoznika može ostvarivati na temelju nacionalnog prava.

33. U ovom predmetu, pitanje je li ispravno prvo ili drugo stajalište izravno utječe na relevantnost, za ishod spora u glavnom postupku, prvog pitanja suda koji je uputio zahtjev.

34. Naime, ako bismo prihvatili široko stajalište u pogledu isključivosti Montrealske konvencije, za odgovor na pitanje može li DB svoj zahtjev za naknadu štete ostvarivati na temelju austrijskog prava ne bi bilo važno je li njegove povrede prouzročila „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. ili nešto drugo. Smatralo bi se da taj zahtjev podliježe isključivo toj konvenciji – te bi on na temelju nje bio isključen kao zastarjeli – zbog jednostavnog razloga da proizlazi iz povreda koje je putnik zadobio na međunarodnom letu koji spada u opće područje primjene te konvencije, neovisno o njihovu stvarnom uzroku²⁴.

35. Nasuprot tomu, ako bismo se priklonili uskom stajalištu, pitanje uzroka DB-ovih ozljeda bilo bi presudno za sudbinu njegova zahtjeva. Za taj bi se zahtjev smatralo da podliježe toj konvenciji te da je on na temelju nje isključen samo ako su DB-ove povrede povezane s „nesrećom”. Ako nisu, on bi se mogao ostvarivati na temelju nacionalnog prava.

36. Dakle, iz logičke perspektive, drugo pitanje, koje se odnosi na doseg isključivosti Montrealske konvencije, moglo se postaviti prvo. Ipak, redosljed za koji se odlučio sud koji je uputio zahtjev sasvim je smislen iz pragmatičke perspektive. Naime, ta se složena i osjetljiva problematika (1.) ne mora potpuno razriješiti u ovom predmetu jer je, kako ću objasniti, zahtjev poput DB-ova ionako isključen (2.).

²³ Vidjeti, u tom pogledu, točku 18. ovog mišljenja.

²⁴ U skladu sa širim stajalištem, da je DB spor pokrenuo unutar zastarnog roka od dvije godine predviđenog člankom 35. stavkom 1. Montrealske konvencije, pitanje je li njegove ozljede prouzročila „nesreća” trebalo bi razmotriti, ali samo kako bi se odlučilo je li pravni lijek uopće na raspolaganju.

1. Složenost i osjetljivost problematike

37. Razumljivo je pomisliti da je pitanje dosega isključivosti Montrealske konvencije već riješeno. Iako se Sud u tom pogledu nikada nije izjasnio²⁵, to su učinili sudovi drugih država stranaka. Široko stajalište prihvatili su ni manje ni više nego Supreme Court of the United Kingdom (Vrhovni sud Ujedinjene Kraljevine) u presudi Sidhu²⁶ i Supreme Court of the United States (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država) u presudi Tseng, a nedugo potom su ih slijedili brojni drugi vrhovni i visoki sudovi diljem svijeta²⁷. Iako su se presude Sidhu i Tseng odnosile na Varšavsku konvenciju, u njima usvojeno rješenje već je primijenjeno²⁸ u Montrealskoj konvenciji. Osim toga, podržali su ga i mnogi stručnjaci u stručnoj literaturi²⁹. Razumljivo, i društvo Austrian Airlines pred Sudom to stajalište ističe kao ispravno i ustaljeno.

38. Već sam naveo, u svojem mišljenju u predmetu Austrian Airlines (oslobođenje zračnog prijevoznika od odgovornosti)³⁰, da Sud, s obzirom na to da je on tek jedan od mnoštva sudova diljem svijeta koji su nadležni tumačiti Montrealsku konvenciju te da je ujednačena primjena te konvencije u svim državama strankama cilj kojem valja težiti, treba uzeti u obzir odluke sudova tih država stranaka i pridati im odgovarajući značaj.

39. Međutim, očito je da Sud ne treba tu nacionalnu sudsku praksu bespogovorno slijediti³¹. Uvijek je potrebno pažljivo promotriti logiku na kojoj se temelje rješenja usvojena u drugim državama strankama i njihove praktične posljedice.

40. U tom smislu, trend postavljen u presudama Sidhu i Tseng naišao je na određeni otpor. Neki su još u vrijeme donošenja presude Tseng smatrali da se njome značajno odstupa od velikog broja odluka nižih sudova SAD-a koje su išle u suprotnom smjeru³². Nadalje, kako DB ističe, te se presude još uvijek kritizira u dijelu stručne literature³³. U biti, DB, njemačka vlada i Komisija

²⁵ Vidjeti, unatoč tomu, presude o kojima se govori u točki 50. ovog mišljenja. To je pitanje postavljeno i u predmetu u kojem je donesena presuda od 20. listopada 2022., *Laudamotion* (C-111/21, EU:C:2022:808). Međutim, Sud je utvrdio da na njega nije bilo potrebno odgovoriti u tom predmetu (vidjeti točku 34. te presude).

²⁶ Presuda House of Lords (Dom lordova, Ujedinjena Kraljevina) od 12. prosinca 1996., *Abnett protiv British Airways Plc*, [1997] A. C. 430 (u daljnjem tekstu: presuda Sidhu)

²⁷ Nakon presuda Sidhu i/ili Tseng uslijedile su, među ostalima, presuda Court of Appeal of New Zealand (Žalbeni sud Novog Zelanda) u predmetu *Emery Air Freight Corp. protiv Nerine Nurseries Ltd* ([1997] 3 NZLR 723); presuda Federal Court of Australia (Savezni sud Australije) od 9. rujna 1998., *South Pacific Air Motive Pty Ltd protiv Magnus* (157 ALR 443 (1998)); i presuda Supreme Court of Canada (Vrhovni sud Kanade) od 28. listopada 2014., *Thibodeau protiv Air Canada* ([2014] 3 S. C. R. 340). Široko stajalište usvojio je i Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) u presudi od 15. ožujka 2011. (*Az X ZR 99/10*).

²⁸ Vidjeti, osobito, presudu Supreme Court of the United Kingdom (Vrhovni sud Ujedinjene Kraljevine) od 5. ožujka 2014., *Hook protiv British Airways Plc*, [2014] WL 795206.

²⁹ Vidjeti, osobito, literaturu na koju se upućuje u bilješki 55. ovog mišljenja.

³⁰ Mišljenje u predmetu C-589/20, u daljnjem tekstu: moje mišljenje u predmetu Austrian Airlines (oslobođenje zračnog prijevoznika od odgovornosti), EU:C:2022:47, t. 29. Vidjeti, po analogiji, presudu od 6. listopada 2020., Komisija/Madarska (visoko obrazovanje) (C-66/18, EU:C:2020:792, t. 92.). Shodno tomu, u ovom ću mišljenju upućivati na relevantne nacionalne odluke.

³¹ Sud je već dao do znanja da ne namjerava to činiti. Vidjeti, osobito, različite definicije pojma „nesreća” izložene u točki 58. ovog mišljenja.

³² Vidjeti, među mnogim odlukama, presudu United States Court of Appeals, Third Circuit (Savezni žalbeni sud, treća regija, Sjedinjene Američke Države) od 19. srpnja 1984., *Stanley Abramson protiv Japan Airlines Co., Ltd*, 739 F.2d 130; presudu US District Court, S. D. New York (Savezni okružni sud, južni okrug države New York, Sjedinjene Američke Države) od 24. rujna 1991., *Walker protiv Eastern Air Lines, Inc.*, 775 F.Supp. 111 (u kojoj se navodi da je, prije presude Tseng, usko stajalište „prevladavalo među sudovima koji su se bavili odnosnim pitanjem”); i presudu United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Savezni žalbeni sud, jedanaesta regija, Sjedinjene Američke Države) od 25. kolovoza 1997., *Krys protiv Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515.

³³ Vidjeti, osobito, Giemulla, E., *op. cit.*, str. 5., t. 9., str. 8., t. 15., i upućivanja na stručnu literaturu; McDonald, M., „The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger harm Claims”, *The Irish Jurist*, sv. XLIV., 2010., str. 203. do 238., i Bernard, N., „Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention”, *International Community Law Review*, sv. 23., izdanje 4., 2021., str. 313. do 343.

navode – izričito ili prešutno – da Sud, ako se odluči u ovom predmetu pozabaviti tom problematikom, treba odstupiti od te nacionalne sudske prakse i, umjesto toga, prihvatiti usko stajalište.

41. Taj prijevor nedvojbeno proizlazi, kao prvo, iz činjenice da je doseg isključivosti Montrealske konvencije teoretski veoma složeno pitanje. Primjenjiva pravila tumačenja, kako su kodificirana u Bečkoj konvenciji o pravu međunarodnih ugovora od 23. svibnja 1969.³⁴, ne daju nedvosmislen odgovor. S jedne strane, široko stajalište, kako je usvojeno u presudama Sidhu i Tseng, počiva na čvrstom tumačenju, u dobroj vjeri, odredbi Montrealske konvencije u njihovu kontekstu te s obzirom na predmet i svrhu te konvencije. Sudovi koji su donijeli te presude proučili su i pripremljene akte za tu konvenciju kako bi potkrijepili to tumačenje. S druge strane, isti ti elementi mogu, prema mojemu mišljenju, ići u prilog suprotnom tumačenju.

42. Kada je riječ o *odredbama* Montrealske konvencije i, konkretnije, njezina članka 29., pristaše širokog stajališta upućuju na činjenicu da njezin tekst nije ograničen na povrede prouzročene „nesrećama”, već govori, općenitije, o odštetnim zahtjevima proizašlima iz „prijeevoza osoba” – što je izraz iz kojeg treba zaključiti da su obuhvaćeni svi zahtjevi za naknadu štete nastale putnicima³⁵. Nasuprot tomu, pristaše uskog stajališta naglašavaju, kao što to DB čini pred Sudom, da ništa u tekstu članka 29. ne isključuje izričito, na štetu putnika, svaku domaću osnovu za pokretanje postupka čak i kada nije riječ o „nesreći”. Do tako drastičnog tumačenja moglo bi se doći samo na temelju jasnog i nedvosmislenog teksta³⁶, a ne posredno.

43. *Predmet* i *svrha* Montrealske konvencije jednako su dvosmisleni. Nesporno je da se ta konvencija, sukladno njezinu naslovu i preambuli³⁷ – imajući za cilj usklađivanje samo „određenih pravila” u međunarodnom zračnom prijevozu – odnosi samo na *neka* pitanja povezana sa zračnim prijevozom, a ne na *sva*. Međutim, postoje bitna razilaženja oko toga koja joj je točno svrha kada je riječ o odgovornosti zračnih prijevoznika.

44. Zagovornici širokog gledišta tvrde da je odgovornost zračnih prijevoznika, općenito, pitanje kojim se Montrealska konvencija trebala pozabaviti. Prema njihovu mišljenju, zahtjevi koji proizlaze iz međunarodnog zračnog prijevoza sveobuhvatno su uređeni pravilima sadržanima u poglavlju III. te konvencije. Glavna svrha te konvencije je ujednačavanje propisa u tom pogledu. U tim su pravilima utvrđene okolnosti – to jest, jedine okolnosti – u kojima prijevoznici trebaju odgovarati za ozljede nanesene putnicima. Ograničavanjem vrsta zahtjeva koji se protiv njih mogu podnijeti, konvencijom, a osobito njezinim člankom 29., zračnim se prijevoznicima pruža sigurnost. Time se osigurava da mogu unaprijed odrediti i izračunati štetu koju će morati nadoknaditi, što je osobito bitno iz osigurateljske perspektive. Ujednačenje i sigurnost kao ciljevi bili bi dovedeni u pitanje ako bi putnici protiv prijevoznika mogli podnijeti i druge zahtjeve³⁸.

³⁴ Zbirka međunarodnih ugovora Ujedinjenih naroda, sv. 1155., str. 331. (u daljnjem tekstu: Bečka konvencija). Vidjeti članke 31. i 32. te konvencije.

³⁵ Toj tvrdnji u prilog ide razvoj te odredbe kroz vrijeme. Izvorna verzija (tadašnjeg) članka 24. Varšavske konvencije u bitnome je propisivala da su se „u slučajevima na koje se odnosi članak 17. [...]” [neslužbeni prijevod] odštetni zahtjevi mogli podnijeti samo pod uvjetima predviđenima tom konvencijom. Međutim, tekst članka 24. te konvencije kasnije je izmijenjen Montrealskim protokolom br. 4 o izmjeni Konvencije o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu. U tom je protokolu izraz „u slučajevima na koje se odnosi članak 17.” zamijenjen – možda uključivijim – izrazom „pri prijevozu osoba [...]” [neslužbeni prijevod].

³⁶ Sastavljači konvencije mogli su navesti, primjerice, da se „potraživanja u vezi sa štetom nastalom uslijed međunarodnog zračnog prijevoza, koje god da je vrste te neovisno o njezinu uzroku, mogu utuživati samo na temelju Konvencije”. Vidjeti McDonald, M., *op. cit.*, str. 205. i 227..

³⁷ Vidjeti petu uvodnu izjavu Montrealske konvencije.

³⁸ Vidjeti, osobito, presude Sidhu i Tseng.

45. Poput DB-a i njemačke vlade, zagovornici uskog stajališta odgovaraju da se, prema njihovu mišljenju, Montrealskom konvencijom zapravo htjela ujednačiti odgovornost prijevoznika *samo* u određenim situacijama, osobito u slučaju nesreća povezanih sa zrakoplovima. Naime, opasnost od prestroge odgovornosti zračnih prijevoznika u slučajevima padova zrakoplova bila je jedna od zabrinutosti koja je 1929. dovela do sklapanja Varšavske konvencije³⁹. Tom se konvencijom nije htjelo zračne prijevoznike zaštititi u drugim okolnostima. S obzirom na to, isključivi cilj članka 29. Montrealske konvencije bio bi spriječiti tužitelja, kada je njegovo potraživanje objektivno povezano s „nesrećom”, da utuživanjem svojeg potraživanja na temelju nacionalnog prava zaobiđe uvjete i ograničenja odgovornosti predviđena tom konvencijom. Ujednačena primjena konvencije ne zahtijeva više od toga⁴⁰.

46. Zagovornici uskog stajališta usto naglašavaju da Varšavska konvencija i Montrealska konvencija nemaju istu svrhu. Kako DB i Komisija ističu, dok je prvonavedena sklopljena kako bi se potaknuo razvoj (novonastale) zrakoplovne industrije, potonjom se htjelo povećati zaštitu potrošača u međunarodnom zračnom prijevozu⁴¹. Neovisno o tome koji je pristup trebalo upotrijebiti u kontekstu Varšavske konvencije, široko stajalište u pogledu isključivosti barem zbog tog razloga nije moguće primijeniti na Montrealsku konvenciju⁴². Zagovornici širokog stajališta odgovaraju da Montrealska konvencija nije namijenjena samo zaštititi potrošača, već i postizanju „pravedne uravnoteženosti” interesa putnika i prijevoznika⁴³. Ta je uravnoteženost svojstvena režimu odgovornosti koji je uspostavljen tom konvencijom. Pravni lijekovi koje putnici imaju na raspolaganju protiv prijevoznika su ograničeni. Međutim, kada takvi pravni lijekovi jesu dostupni, do njih se dolazi lako i brzo uvelike zahvaljujući režimu objektivne odgovornosti koji je uspostavljen tom konvencijom⁴⁴.

47. Pripremni akti, i za jednu tako i za drugu konvenciju, ne ublažavaju prijemor jer ni oni ne govore jasno koja je bila namjera sastavljača konvencija kada je riječ o isključivosti. Doista, iz pripremnih akata za Varšavsku konvenciju nije moguće jasno dokučiti točnu namjeru izaslanikâ u tom pogledu⁴⁵. Od pomoći nisu ni pripremni akti za Montrealsku konvenciju. Jedina izravna i relevantna izjava u tom pogledu, ona koju je dao predsjedatelj konferencije, može se različito tumačiti⁴⁶.

48. Kao drugo, prijemor oko dosega isključivosti Montrealske konvencije proizlazi iz značajne – i često kobne – praktične posljedice do koje dovodi široko stajalište. U predmetu Sidhu, putnicima koje je iračka vojska tri tjedna zadržala nakon što je njihov zrakoplov sletio u međunarodnu zračnu luku u Kuvajtu u kolovozu 1990., u prvih nekoliko sati nakon napada iračkih snaga na Kuvajt, uskraćen je pravni lijek. Isto je u predmetu Tseng učinjeno putnici koja je prije ukrcaja na let za

³⁹ Vidjeti, osobito, Bernard, N., *op. cit.* str. 313. do 343.

⁴⁰ Vidjeti, osobito, presudu United States Court of Appeals, Third Circuit (Savezni žalbeni sud, treća regija, Sjedinjene Američke Države) od 19. srpnja 1984., Stanley Abramson protiv Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130, i navedenu sudsku praksu. Vidjeti također Giemulla, E., *op. cit.*, str. 5., t. 9., str. 8., t. 15., i razna upućivanja na stručnu literaturu.

⁴¹ Vidjeti treću uvodnu izjavu Montrealske konvencije.

⁴² Vidjeti, osobito, McDonald, M., *op. cit.*, i Bernard, N., *op. cit.*

⁴³ Vidjeti petu uvodnu izjavu Montrealske konvencije.

⁴⁴ Vidjeti, osobito, presude Sidhu i Tseng.

⁴⁵ Što je veoma iskreno priznao Lord Hope u presudi Sidhu: „[Zapisnik s druge međunarodne konferencije o privatnom aeronautičkom pravu, koja se održavala od 4. do 12. listopada 1929. u Varšavi], sadržava razne dijelove u kojima su zabilježena stajališta izaslanikâ u pogledu predmeta konvencije. [...] Međutim, to su tek sitne naznake proizašle tijekom nekoliko dana podrobne rasprave u kojoj je sudjelovalo mnogo izaslanika. Ja tu ne vidim dovoljno jasan i dosljedan izraz stajališta [...] u pogledu pitanja o kojem je riječ [...]”.

⁴⁶ „Svrha članka [29.] bila je osigurati da se, u okolnostima u kojima se konvencija primjenjuje, ne mogu zaobići njezine odredbe podnošenjem tužbe za naknadu štete [...] na ugovornoj, izvanugovornoj ili nekoj drugoj osnovi. Ako je konvencija primjenjiva, primjenjivi su i njezini uvjeti i ograničenja odgovornosti” (vidjeti zapisnik sa sedamnaestog zasjedanja Međunarodne konferencije za pravo zračnog prometa, str. 3., t. 10.). Nažalost, predsjedatelj nije pobliže objasnio izraz „okolnosti u kojima se konvencija primjenjuje”.

Tel Aviv u Međunarodnoj zračnoj luci John F. Kennedy u New Yorku podvrgnuta potencijalno intruzivnoj sigurnosnoj provjeri osoblja zrakoplovne kompanije. U nekim drugim odlukama su pak pravni lijekovi uskraćeni putnicima čiji invaliditet prijevoznici nisu na odgovarajući način uvažili, u izravnoj suprotnosti sa zahtjevima prava Unije⁴⁷, ili koje su prijevoznici navodno diskriminirali na temelju zabranjenih razloga kao što je rasa⁴⁸. Odšteta je uskraćivana i za očite povrede ugovora, spomenute u točki 26. ovog mišljenja, kao što je propust prijevoznika da dostavi prethodno naručena jela⁴⁹. Naime, u svim se tim predmetima smatralo da se na potraživanja usmjerena protiv odgovornih prijevoznika, s obzirom na to da su proizašla iz međunarodnog zračnog prijevoza, primjenjuje isključivo Varšavska konvencija ili Montrealska konvencija. Međutim, s obzirom na to da u tim predmetima nije bila riječ ni o „tjelesnoj povredi” ni o „nesreći”, pravni lijek se na temelju tih konvencija nije mogao ostvariti. Unatoč tomu, tužitelji svoja potraživanja nisu mogli utužiti na temelju nacionalnog prava.

49. Zagovornici uskog stajališta upućuju na nepravednost tih ishoda. Primjenom širokog stajališta putnicima se u mnogim slučajevima uskraćuje pravna zaštita. Osim poneke hipoteze koja se razmatra u samoj Montrealskoj konvenciji, prijevoznici su zaštićeni od svake odgovornosti, neovisno o njezinu izvoru i svrsi, čak i od odgovornosti koja bi inače proizlazila iz zanemarivanja zakonskih obveza i/ili temeljnih prava putnika. U praksi to znači da te obveze i prava nije moguće – privatno – utuživati protiv prijevoznika⁵⁰. Pristaše širokog stajališta navode da su ti ishodi tek nužna posljedica ujednačenosti i sigurnosti koje se tom konvencijom htjelo ostvariti. Iako ponekad uvažavaju njihovu nepravednost u odnosu na putnike, posebice u slučajevima koji se tiču diskriminacije, pristaše tog stajališta naglašavaju, i to opravdano, da nije na sudovima da preađuju međunarodni ugovor kako bi ga učinili pravednijim⁵¹.

50. Sve u svemu, pitanje dosega isključivosti Montrealske konvencije zahtijeva od Suda da provede ozbiljnu analizu. Istina, kako Komisija ističe, Sud se u presudama IATA i ELFAA⁵² i Nelson i dr.⁵³ već donekle dotaknuo te problematike i usvojio, na neki način, veoma oprezno stajalište. Međutim, kada je u tim presudama utvrdio da između Montrealske konvencije i Uredbe (EZ) br. 261/2004⁵⁴ nema sukoba, uglavnom je izbjegao tu problematiku, presudivši da se prvonavedeni akt odnosi samo na pojedinačne tužbe za naknadu štete, dok potonji predviđa obveze pomaganja putnicima te standardiziranu naknadu štete. Međutim, kritike tih dviju presuda, koje su prisutne u značajnom dijelu stručne literature, dodatno naglašavaju osjetljivost problematike⁵⁵.

⁴⁷ Vidjeti presudu Supreme Court of the United Kingdom (Vrhovni sud Ujedinjene Kraljevine) od 5. ožujka 2014., Stott protiv Thomas Cook Tour Operators Limited, [2014] UKSC 15, koja se odnosila na Uredbu (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu (SL 2006., L 204, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 16., str. 17.).

⁴⁸ Vidjeti, osobito, presudu United States Court of Appeals, Second Circuit (Savezni žalbeni sud, druga regija, Sjedinjene Američke Države) od 22. ožujka 2002., King protiv American Airlines, Inc., 284 F.3d 352.

⁴⁹ Vidjeti, osobito, presudu United States District Court, D. Maryland (Savezni okružni sud, okrug Maryland, Sjedinjene Američke Države) od 31. siječnja 2007., Knowlton protiv American Airlines, Inc., 31 Avi 18,486). Vidjeti, za druge primjere uskraćivanja pravnih lijekova putnicima, McDonald, M., *op. cit.*, str. 220. do 223.

⁵⁰ Vidjeti, osobito, Giemulla, E., *op. cit.*, str. 5., t. 9., i McDonald, M., *op. cit.*

⁵¹ Vidjeti, osobito, presudu Supreme Court of the United Kingdom (Vrhovni sud Ujedinjene Kraljevine) od 5. ožujka 2014., Stott protiv Thomas Cook Tour Operators Limited, [2014] WL 795206, t. 63. do 65.

⁵² Presuda od 10. siječnja 2006. (C-344/04, EU:C:2006:10, t. 33. do 48.)

⁵³ Presuda od 23. listopada 2012. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 41. do 60.)

⁵⁴ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.)

⁵⁵ Vidjeti, osobito, Wegter, J. J., „The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law*, sv. 31., br. 2, 2006., str. 133. do 148.; Radošević, S., „CJEU’s Decision in *Nelson and Others* in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention”, *Air & Space Law*, sv. 38., br. 2, 2013., str. 95. do 110.; i Tompkins, G. N., „Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure”, *Air & Space Law*, sv. 39., br. 3 (2014.), str. 203. do 214.

2. Sud u ovom predmetu ne mora zauzeti stajalište

51. U šumi svih tih prijepora ipak se jasno ističe jedna stvar: kako sam ranije naveo, Sud se u ovom predmetu ne mora u potpunosti izjasniti u pogledu dosega isključivosti Montrealske konvencije.

52. Naime, s obzirom na to da široko stajalište obuhvaća ono usko, ona se u jednom aspektu podudaraju: u najmanju ruku, sukladno članku 29. Montrealske konvencije, na potraživanja protiv zračnih prijevoznika, s bilo koje osnove, koja se objektivno odnose na smrt ili tjelesnu povredu putnika koja je zbog nesreće u zrakoplovu nastupila tijekom međunarodnog leta koji spada u opće područje primjene te konvencije nedvojbeno se primjenjuje isključivo ta konvencija. Općenito je prihvaćeno da tužitelj u takvom scenariju ne može zaobići uvjete i ograničenja odgovornosti predviđena tom konvencijom utužujući svoje potraživanje na temelju nacionalnog prava⁵⁶. Ta se dva stajališta razilaze samo kada je riječ o potraživanjima koja se ne odnose ni na smrt ili tjelesnu povredu putnika ni na nesreću: prema uskom stajalištu, tužitelj može svoje potraživanje utuživati na temelju nacionalnog prava; a prema širokom stajalištu, uskraćen mu je bilo kakav pravni lijek⁵⁷.

53. U ovom predmetu, kako ću objasniti u narednom odjeljku, prema mom mišljenju, zahtjev poput DB-ova zahtjeva protiv društva Austrian Airlines objektivno se odnosi na tjelesnu povredu putnika prouzročenu nesrećom u smislu članka 17. stavka 1. Sud stoga ne mora birati između širokog i uskog stajališta. Neovisno o tome koje je od njih ispravno, navedena se konvencija *u svakom slučaju* isključivo primjenjuje na to potraživanje te ga isključuje kao zastarjelog⁵⁸.

54. Smatram da bi bilo pohvalno ako bi Sud u ovom predmetu ograničio na taj očiti zaključak te se suzdržao od zauzimanja konačnih stavova o širem pitanju isključivosti Montrealske konvencije. U budućnosti bi se mogli pojaviti predmeti u kojima će Sud morati preuzeti to breme. Pred njim bi se mogli pojaviti predmeti povezani s potraživanjima putnika protiv prijevoznika utemeljenima na diskriminaciji. Ako i kada takvi predmeti dođu, najbolje bi bilo da ih riješi veliko vijeće, nakon pažljivog razmatranja svih gore opisanih aspekata.

B. Ozljede kao što su one koje je DB zadobio treba smatrati prouzročanima „nesrećom” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije (prvo pitanje)

55. Već sam naveo, u prethodnom odjeljku, da se prema mojem mišljenju na zahtjev poput onog koji je DB podnio protiv društva Austrian Airlines primjenjuje isključivo Montrealska konvencija, s obzirom na to da se on objektivno odnosi na situaciju obuhvaćenu člankom 17. stavkom 1. te konvencije. Tužitelj stoga ne može zaobići zastarni rok od dvije godine predviđen tom konvencijom utužujući svoje potraživanje na temelju nacionalnog prava. Sada ću objasniti svoje stajalište o tom pitanju.

56. U glavnom postupku nije sporno da se DB-ov zahtjev odnosi na „tjelesnu povredu” – to jest, na teške opekline – koju je putnik – to jest, on – pretrpio tijekom međunarodnog leta koji spada u opće područje primjene Montrealske konvencije – kako je to objašnjeno u točki 18. ovog

⁵⁶ To jest, u slučaju „akumulacije” odštetnih osnova (vidjeti točku 26. ovog mišljenja)

⁵⁷ Usporediti točke 31. i 32. ovog mišljenja.

⁵⁸ Kako sam upravo objasnio, Sud bi se u pogledu dosega isključivosti morao izjasniti samo ako se ozljede poput onih koje je DB zadobio *ne* bi mogle smatrati prouzročanima „nesrećom”. Zato je sud koji je uputio zahtjev to pitanje pragmatički supsidijarno istaknuo.

mišljenja – te da su događaj odnosno događaji koji su doveli do tih ozljeda nastupili u zrakoplovu. Jedino sporno pitanje jest mora li se te ozljede pravno smatrati prouzročenicima „nesrećom” u smislu članka 17. stavka 1.

57. U tom pogledu podsjećam na to da je tijekom leta kojim je DB putovao u Beč s kolica za serviranje koja je kabinsko osoblje guralo između redova putničkih sjedala slučajno pao vrč. Iz vrča se izlila vrela kava koja je DB-u nanijela teške opekline⁵⁹.

58. Kako sud koji je uputio zahtjev ističe, takav nemili incident nedvojbeno čini „nesreću” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. To vrijedi neovisno o tome primijenimo li definiciju tog pojma kojom se prije mnogo godina United States Supreme Court (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država) poslužio u predmetu Air France protiv Saks⁶⁰ – „neočekivan ili neuobičajen događaj koji je vanjski u odnosu na putnika” – ili novu definiciju kojom se Sud vodio u presudi Niki Luftfahrt – „nepredviđen, štetan i nenamjeran događaj”⁶¹. Očito, prilikom ukrcavanja u zrakoplov ne očekujemo/predviđamo da će se na nas tijekom leta prolići vrela kava⁶².

59. DB ne osporava to utvrđenje⁶³. Međutim, on je pred žalbenim sudom i sudom koji je uputio zahtjev svoje potraživanje predstavio na način da se ne odnosi na tu „nesreću”, već na ono što se poslije dogodilo. Naime, prema teoriji naknade štete na koju se DB poziva, njegov zahtjev proizlazi iz drugog uzroka, to jest iz navodno⁶⁴ nedovoljne i neadekvatne prve pomoći koju mu je kabinsko osoblje pružilo za njegove ozljede⁶⁵, u suprotnosti s obvezom prijevoznika da prema putnicima postupaju s dužnom pažnjom. Taj je uzrok *različit* od prvobitne „nesreće” te je izazvao *zasebnu* ozljedu, to jest, pogoršanje njegovih opekline. DB naknadu štete zahtijeva samo za tu konkretnu ozljedu.

60. Stoga, prema DB-ovu mišljenju, njegov se zahtjev – kako je naveo – odnosi samo na tjelesnu povredu koju nije prouzročio „nesretan” pad vrča s vrelom kavom, nego kasnija reakcija kabinskog osoblja. Shodno tomu, na to se potraživanje ne primjenjuje članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije te ga je stoga moguće utuživati na temelju austrijskog prava, sukladno uvjetima – osobito, zastarnom roku – koji su u tom pravu propisani.

61. S obzirom na taj argument, sud koji je uputio zahtjev svojim prvim pitanjem pita treba li pad vrča s vrelom kavom i prvu pomoć koju je kabinsko osoblje potom pružilo za opekline smatrati zasebnim uzrocima ozljeda ili dijelom jedne „nesreće” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije.

62. Smatram da to prvo pitanje treba neznatno preoblikovati. Naime, slučaj koji se razmatra u glavnom postupku, promatran s obzirom na DB-ov argument, zapravo otvara pitanje *uzročnosti*. U bitnome, odgovor na pitanje je li DB-ov zahtjev obuhvaćen člankom 17. stavkom 1. Montrealske konvencije te primjenjuje li se stoga na njega, kao takvog, isključivo ta konvencija ovisi o tome može li se smatrati da je prvobitna nesreća koja se dogodila u zrakoplovu, to jest, pad

⁵⁹ Vidjeti točku 10. ovog mišljenja.

⁶⁰ Presuda Supreme Court of the United States (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država) od 4. ožujka 1985., 470 U. S. 392 (1985) (u daljnjem tekstu: presuda Air France protiv Saks)

⁶¹ Točka 35.

⁶² Vidjeti, po analogiji, presudu Niki Luftfahrt (t. 14. i 43.).

⁶³ Vidjeti točku 14. ovog mišljenja.

⁶⁴ Naglašavam da u trenutnom stadiju glavnog postupka taj element nije potvrđen. Naime, društvo Austrian Airlines ima drukčiji pogled (vidjeti bilješku 8. ovog mišljenja) te je sud koji je uputio zahtjev istaknuo da će u vezi s tim elementom, ako on bude relevantan za uspjeh DB-ova potraživanja, biti potrebni dodatni dokazi i ocjene.

⁶⁵ Vidjeti, za više pojedinosti, bilješku 8. ovog mišljenja.

vrča, „prouzročila”, u smislu te odredbe, ozljede u pogledu kojih DB zahtijeva naknadu štete, s obzirom na to da mu je kabinsko osoblje u međuvremenu pružilo prvu pomoć. To pitanje treba razmotriti iz te perspektive⁶⁶. Nasuprot tomu, bilo bi neprikladno baviti se njime donekle neizravno, pod pojmom „nesreća”, pitajući se treba li ta dva zasebna čimbenika smatrati jednim događajem za potrebe iste odredbe⁶⁷.

63. Shodno tomu, u nastavku ću objasniti zašto se za „nesretan” pad vrča mora, za potrebe članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, pravno smatrati da je „prouzročio” tjelesnu povredu koja je predmet DB-ova zahtjeva, neovisno o tome što je toj povredi možda doprinijelo pružanje prve pomoći nakon toga (1.)⁶⁸. Osim toga, s obzirom na to da je društvo Austrian Airlines pred Sudom istaknulo pitanje može li se i taj drugi događaj, u svakom slučaju, smatrati „nesrećom” u smislu te odredbe, radi cjelovitosti ću se kratko na njega osvrnuti (2.).

1. Za „nesretan” pad vrča pravno se mora smatrati da je „prouzročio” tjelesnu povredu za potrebe članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije

64. Kao polazište za razmatranje ovog pitanja valja naglasiti da, iako članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije ne predviđa u kojim se situacijama za danu nesreću može smatrati da je „prouzročila” smrt ili tjelesnu povredu putnika te iako ta konvencija načelno ne definira taj izraz, njega ne treba tumačiti, kako to DB i društvo Austrian Airlines sugeriraju, s obzirom na nacionalno pravo primjenjivo na dani ugovor o prijevozu⁶⁹. U biti, imajući na umu cilj te konvencije da se ostvari ujednačenje⁷⁰, a s obzirom na to da ona ne propisuje suprotno⁷¹, taj izraz treba, umjesto toga, autonomno tumačiti, vodeći se pravilima tumačenja predviđenima Bečkom konvencijom⁷². Međutim, neovisnost od domaćeg prava ne treba značiti njegovo potpuno zanemarivanje. Kada je riječ o temeljnom elementu odgovornosti kao što je uzročnost – čije je

⁶⁶ Ovdje je opravdano upitati se kako Sud može, u okviru prethodnih postupaka uređenih člankom 267. UFEU-a, koji su ograničeni na pitanja koja se odnose na tumačenje prava Unije, razmatrati treba li za danu nesreću smatrati da je „prouzročila” određenu ozljedu za potrebe članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. Smatram da *Sud to može činiti*, ali samo do određene mjere. Naime, kako ću objasniti u narednom odjeljku, uzročnost se svodi na dva pitanja. *Kao prvo*, potrebno je utvrditi je li „nesreća” doprinijela nastanku ozljede ili nije (vidjeti točke 66. do 68. ovog mišljenja). To je isključivo činjenično pitanje, koje u danom predmetu treba razjasniti nacionalni sud. Ono u ovom predmetu nije sporno (vidjeti točku 75. ovog mišljenja). *Drugi* aspekt uzročnosti je pitanje je li „nesreća” dovoljno povezana s odnosnom ozljedom da bi primjena članka 17. stavka 1. bila meritorno opravdana (vidjeti točke 69. do 74. ovog mišljenja). To se pitanje tiče prava (Unije) te je jedino koje je u ovom predmetu relevantno (vidjeti točku 77. i sljedeće točke ovog mišljenja). Moguće je i upitati se *treba li Sud to činiti*. U svojem sam mišljenju u predmetu Austrian Airlines (oslobođenje zračnog prijevoznika od odgovornosti), u točki 77., već iznio zadržke koje imam kada je riječ o odgovaranju Suda, u okviru prethodnih postupaka, na pitanja postavljena s obzirom na veoma podroban i specifičan skup činjenica. Ipak, s obzirom na to da je ovaj predmet prvi koji se odnosi na zahtjev uzročnosti predviđen člankom 17. stavkom 1. te da će poslužiti kao primjer za rješavanje budućih predmeta, smatram korisnim i prikladnim razmotriti odnosno pitanje u ovom predmetu.

⁶⁷ Smatram da neprirodnosti tog pristupa svjedoči činjenica da društvo Austrian Airlines i Komisija na pitanje treba li pad vrča i kasnije pružanje prve pomoći smatrati jednom „nesrećom” odgovaraju nužno uzročnom logikom – na koju ću po potrebi upućivati. Čak se i njemačka vlada, koja razmatra, kao prvo, je li odnosna dva događaja moguće smatrati jednom „nesrećom” i, kao drugo, može li se DB-ove ozljede smatrati „prouzročenima” padom vrča, u obama pogledima vodi istom logikom. U biti, i sam sud koji je uputio zahtjev u odluci kojom je taj zahtjev uputio navedeno pitanje ocjenjuje iz perspektive uzročnosti.

⁶⁸ U tom pogledu dijelim stajalište Oberlandesgerichta Wien (Visoki zemaljski sud u Beču) (vidjeti točku 13. ovog mišljenja).

⁶⁹ U ovom predmetu bi to bilo austrijsko pravo, u skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I) (SL 2008., L 177, str. 6.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 19., svezak 6., str. 109. i ispravci SL 2015., L 66, str. 22. i SL 2019., L 149, str. 85.).

⁷⁰ Uvjeti odgovornosti prijevoznika, barem u slučajevima nesreća, definitivno spadaju među pravila u međunarodnom zračnom prijevozu koja se Montrealskom konvencijom htjelo uskladiti (vidjeti točke 44. i 45. ovog mišljenja). Ocjenjivanje jednog od tih uvjeta s obzirom na *lex contractus* dovelo bi u pitanje ostvarenje tog ujednačenja, jer bi odgovornost u tom slučaju mogla varirati ovisno o sudu kojem je tužba podnesena – s obzirom na to da razni propisi država stranaka o mjerodavnom pravu mogu određivati različiti *lex contractus* – te, u konačnici, o sadržaju tog prava.

⁷¹ Montrealska konvencija u pogledu određenih pitanja upućuje izričito – vidjeti, osobito, članak 33. stavak 4. – ili prešutno – vidjeti zadnji dio prve rečenice članka 29. („[...] ne utječući [...]”) – na domaće pravo. Ona to ne čini u pogledu zahtjeva uzročnosti sadržanog u njezinu članku 17. stavku 1.

⁷² Vidjeti, po analogiji, presudu od 20. listopada 2022., Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808, t. 21. i navedenu sudsku praksu).

pojediniosti teško valjano dokučiti s intelektualnim poštenjem samo prema „uobičajenom smislu” tog izraza, „konteksta” u kojem se koristi te „predmeta i svrhe” Montrealske konvencije – potrebno je voditi se i općim načelima koja su zajednička pravima država stranaka⁷³.

65. U skladu s tim pravilima tumačenja te s obzirom na ta načela, smatram, kao i svi intervenijenti pred Sudom, da je potrebno uzastopno primijeniti *dva komplementarna kriterija* kako bi se utvrdilo, u konkretnom slučaju, može li se za danu „nesreću” smatrati da je „prouzročila” ozljedu putnika na koju se zahtjev odnosi.

66. Kako društvo Austrian Airlines, njemačka vlada i Komisija ističu, prvi kriterij proizlazi izravno iz uobičajenog smisla glagola „prouzročiti” koji se koristi u članku 17. stavku 1., a to je „izazvati neki događaj”. Taj je kriterij *činjenične* naravi. On odgovara onomu što se u pravima država stranaka naziva uzročnost „*sine qua non*”, „bez kojeg”, ili „ekvivalentnost uvjeta”. Prema tom kriteriju, za svaku radnju ili događaj koji doista čini nužan uvjet dane ozljede – to jest, „bez kojeg” do nje ne bi došlo – smatra se da je prouzročio tu ozljedu. Budući da je svaka ozljeda posljedica kombinacije čimbenika, pri čemu svaki od njih doprinosi njezinu nastanku⁷⁴, za ozljedu se smatra, prema kriteriju „bez kojeg”, da ima *više* uzroka, a ne *jedan*. Naime, sve te čimbenike smatra se činjeničnim uzrocima te ozljede – ili „karikama” u „lancu uzroka” koji su do nje doveli⁷⁵.

67. Shodno tomu, za potrebe članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, prvi je kriterij ispunjen kada je dana „nesreća” doista nužan uvjet ozljede putnika na koju se zahtjev odnosi – to jest, kada, bez tog događaja do ozljede ne bi došlo. To znači i da je dovoljno da je „nesreća” *jedan* od čimbenika koji je doprinio nastanku te ozljede – „karika” u „lancu uzroka” koji su do ozljede doveli. Kako sud koji je uputio zahtjev ističe, taj je pristup izričito podržao, među ostalima, United States Supreme Court (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država) u presudi Air France protiv Saks⁷⁶.

68. Prema mojemu mišljenju, taj prvi kriterij dosljedan je i cilju Montrealske konvencije da se zaštite potrošači⁷⁷ i njezinu cilju da se ostvari ujednačenje. U tom pogledu, uzмимо hipotetski primjer tjelesne povrede putnika koja je posljedica kombinacije – barem – dvaju čimbenika, to jest (i.) prethodnog zdravstvenog stanja dotičnog putnika zbog kojeg on ima povećan rizik od srčanog udara i (ii.) ogromnog stresa koji je bio okidač za taj srčani udar, a koji je izazvalo „nesretno” prisilno slijetanje zrakoplova. U takvom scenariju, *s jedne strane*, gore opisan prvi kriterij omogućuje oštećeniku da lako ostvari naknadu štete⁷⁸ na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, s obzirom na to da je dovoljno da „nesreća” bude jedna „karika” u „lancu uzroka” koji su doveli do smrti ili povrede putnika. Ako bi pak „nesreća” morala biti „jedini/dovoljan uzrok”, ili čak „glavni uzrok” ozljede putnika, ostvarenje zahtjeva bilo bi mu uvelike otežano. Prvi alternativni

⁷³ Vidjeti moje mišljenje u predmetu Austrian Airlines (oslobođenje zračnog prijevoznika od odgovornosti), t. 72.

⁷⁴ Klasičan primjer bio bi sudar biciklista i pješaka. Do njega dolazi zbog kombinacije brzine bicikla, njegovih neispravnih kočnica, neopreznosti pješaka i tako dalje.

⁷⁵ Za komparativnu analizu propisa država članica Europske unije i Ujedinjene Kraljevine vidjeti, osobito, Von Bar, C. i dr. (urednici), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR); prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Sellier, European Law Publishers, München, 2008., sv. IV., knjiga VI. („Izvanugovorna odgovornost za štetu prouzročenu drugoj osobi”), poglavlje 4.: Uzročnost, str. 3566. do 3608.

⁷⁶ „Svaka je ozljeda posljedica lanca uzroka, a putnik samo mora dokazati da je neka od karika u lancu bila [„nesreća” u smislu članka 17. stavka 1.]”

⁷⁷ Vidjeti treću uvodnu izjavu Montrealske konvencije.

⁷⁸ Međutim, valja reći da su mogući slučajevi u kojima je teško dokazati da „bez” dane „nesreće” do ozljede ne bi došlo. O toj temi vidjeti, osobito, Defossez, D., „Contaminated Air: Is the ‚But For’ Test Saving Air Carriers?”, *Air & Space Law*, sv. 44., br. 2, 2019., str. 185. do 202.

kriterij mogao bi u potpunosti isključiti lijek u danom slučaju⁷⁹. Drugi bi pak doveo do nesigurnosti. Naime, izbor između tih dvaju čimbenika bio bi prijeporan te bi, kao takav, vjerojatno izazvao žestoku raspravu između stranaka spora, pri čemu bi odluka koju na kraju donese sud donekle bila proizvoljna⁸⁰. S druge strane, kriterij „bez kojeg” doprinosi i ujednačenoj primjeni te konvencije. Naime, odgovor na pitanje podliježe li zahtjev članku 17. stavku 1. ovisi o postojanju određene objektivne veze između putnikove ozljede i „nesreće”, a ne o tome što je kao uzrok ozljede predstavio tužitelj, a što prijevoznik – čemu ću se kasnije vratiti.

69. Međutim, za potrebe članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, kriterij „bez kojeg” ne može se, kako su sve stranke i intervenijenti jednoglasno naglasili pred Sudom, neograničeno primjenjivati. U suprotnom bi doseg te odredbe i, u konačnici, prijevoznikove odgovornosti bio prevelik.

70. U vezi s tim, uzmimo sljedeći hipotetski scenarij: zrakoplov koji prevozi nacionalnu nogometnu reprezentaciju na FIFA-ino Svjetsko prvenstvo pretrpi „nesretnu” štetu na jednom od svojih motora te izvede prisilno slijetanje. Igrači se pritom nisu ozlijedili, ali su, razumljivo, pretrpjeli šok. Stres uzrokovan tom „nesrećom” im se nakuplja tijekom tjedna sve dok, za vrijeme utakmice, jedan od igrača ne postane rastrojen, promaši loptu, izgubi ravnotežu, padne i ugane gležanj – što je ozljeda koja može dovesti do pozamašne naknade štete s obzirom na negativan utjecaj koji bi zasigurno imala na mogućnost tog igrača da i dalje sudjeluje u tom sportskom događaju.

71. Moguće je da „bez” prvobitne „nesreće” igrač ne bi pretrpio opisanu tjelesnu povredu. Ipak, područje primjene članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije nerazumno bi se rastegnulo ako bi se ta odredba primjenjivala na ozljede poput opisane, koja je tek labavo povezana s „nesrećom”. Osim toga, zračni prijevoznici bili bi previše opterećeni, u mjeri koju bi bilo teško odrediti i izračunati, ako bi na temelju te odredbe odgovarali za tako udaljene posljedice nesreće koja se dogodila u njihovu zrakoplovu. „Pravedna uravnoteženost interesa” putnika i prijevoznika koju su sastavljači konvencije htjeli postići bila bi narušena⁸¹. Po analogiji, kako je to DB istaknuo, u pravima država stranaka načelno se smatra da kriterij „bez kojeg” nije dovoljan da odgovornost ostane u razumnim okvirima⁸².

72. Zbog tog razloga u svakom predmetu treba upotrijebiti drugi kriterij. Taj je kriterij *pravne* naravi te, kao takav, uključuje meritorno opredjeljenje. Odnosi se na utvrđivanje je li uzročna povezanost „nesreće” i ozljede putnika, a ne samo zadovoljenje kriterija „bez kojeg”, dovoljno značajna, tako da se čini opravdanim i razumnim, s obzirom na predmet i svrhu Montrealske konvencije, primijeniti članak 17. stavak 1. te da se prijevoznika proglasi odgovornim na temelju te odredbe. Taj kriterij odgovara onomu što se naziva „dostatnim uzrokom” u zemljama s kontinentalnim pravnim sustavom i „neposrednim uzrokom” u zemljama u kojima se primjenjuje *common law*.

⁷⁹ Budući da „nesretno” slijetanje nije srčani udar i tjelesnu povredu putnika prouzročilo samo po sebi, već u vezi s prethodnim zdravstvenim stanjem putnika.

⁸⁰ Vidjeti, u tom pogledu, presudu Supreme Court of the United States (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država) od 24. veljače 2004., Olympic Airways protiv Husain, 124 S.Ct. 1221.

⁸¹ Vidjeti, u tom pogledu, presudu Niki Luftfahrt (t. 40.).

⁸² Vidjeti, osobito, Von Bar, C. i dr. (urednici), *op. cit.*, str. 3570., i, za komparativnu analizu propisa država članica o tom pitanju, str. 3574. do 3585.

73. Općenito govoreći, u pravima država stranaka⁸³, među svim čimbenicima koji su doprinijeli danoj ozljedi, određena radnja ili događaj smatrat će se⁸⁴ „dostatnim” ili „neposrednim”⁸⁵ te stoga i utuživim uzrokom ozljede ako je potonja njegova „prirodna” posljedica. Uobičajen podkriterij jest provjera je li ozljeda bila „predvidiva” posljedica te radnje ili događaja – to jest, je li, gledajući unatrag, hipotetski promatrač razumno mogao predvidjeti, s obzirom na sve okolnosti i ranija iskustva, da će ta radnja ili događaj prouzročiti takvu ozljedu. Još jedan usko povezan podkriterij, koji je spomenula njemačka vlada, podrazumijeva provjeru može li se ozljedu smatrati ostvarenjem rizika svojstvenog danoj radnji ili događaju⁸⁶. Niti jedan od tih kriterija nije ispunjen kada se čini nevjerojatnim da odnosna radnja ili događaj dovede do te ozljede te se čini da je potonja nastala samo zbog „izrazito neuobičajenog” ili „veoma iznimnog” slijeda događaja. Taj pravni kriterij ne treba apstraktno primjenjivati, već imajući na umu njegovu jasnu i razumnu meritornu svrhu: iako ljudi načelno trebaju odgovarati za svoje štetne radnje, nije razumno da građanskopravna odgovornost obuhvaća nategnute posljedice tih radnji.

74. To u kontekstu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije znači, kako su sve stranke i intervenijenti jednoglasno naveli⁸⁷, da su doseg te odredbe, i opseg prijevoznikove odgovornosti koji ona dopušta, ograničeni na ozljede koje su „predvidive” posljedice dane „nesreće” – ili, drukčije rečeno, na ozljede koje predstavljaju ostvarenje rizika svojstvenog tom događaju. Za te ozljede treba smatrati da su „prouzročene” odnosnom „nesrećom” u smislu navedene odredbe. Nasuprot tomu, to ne treba smatrati za ozljede koje se, gledajući unatrag, čine nevjerojatnim posljedicama „nesreće” te koje su iz nje proizašle samo zbog „izrazito neuobičajenog” ili „veoma iznimnog” slijeda događaja. Taj pristup slijede, među ostalima, sudovi SAD-a. Prema njihovu mišljenju, da bi ispunio zahtjev uzročnosti iz članka 17. stavka 1., tužitelj mora dokazati ne samo da je „nesreća” dio „lanca uzroka” koji je doveo do njegove ozljede, već i da ju je „neposredno” prouzročila⁸⁸.

75. U slučaju koji se razmatra u glavnom postupku, nesporno je da je gore opisani prvi kriterij ispunjen. To je sud koji je uputio zahtjev već utvrdio. Očito, iz činjenične perspektive, „bez” „nesretnog” pada vrča s kavom DB ne bi pretrpio ozljede u odnosu na koje zahtijeva naknadu štete, što vrijedi čak i ako prihvatimo DB-ov navod da prvobitne opekline koje je zadobio treba, u tom pogledu, razlikovati od njihova kasnijeg „pogoršanja”⁸⁹. Naime, kako taj sud i svi intervenijenti primjećuju, ako se pad vrča s kavom makne iz jednadžbe, DB ne bi zadobio opekline te se, očito, njegove, tada, nepostojeće opekline nikako ne bi mogle kasnije „pogoršati”.

⁸³ Za komparativnu analizu propisa država članica o tom pitanju vidjeti, osobito, Von Bar, C. i dr. (urednici), *op. cit.*, str. 3574. do 3585.

⁸⁴ Ozljeda može imati više od jednog „dostatnog” ili „neposrednog” uzroka.

⁸⁵ Za potrebe ovog predmeta, izrazi „dostatan” i „neposredan” koristit će se kao sinonimi, zanemarujući nacionalnopravne nijanse koje ih razlikuju.

⁸⁶ Vidjeti, kada je riječ o pravu SAD-a, Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles), „Opseg odgovornosti – neposredan uzrok”, t. 29. Uzmimo primjer studenta koji kasno napusti sveučilište jer mu se predavanje oduljilo, udari ga automobil dok prelazi cestu te zbog toga premine. Vožnja automobila sama po sebi stvara rizik od nesreće. To nije slučaj s trajanjem predavanja. Prvi čimbenik je „dostatan”/„neposredan” uzrok štete, dok drugi, iako je nužan uvjet istog (činjeničnog uzroka), nije.

⁸⁷ Vidjeti također, za isto stajalište, Giesmulla, E., *op. cit.*, str. 19., t. 45.

⁸⁸ Vidjeti, među mnogim odlukama, presudu United States District Court, S. D. New York (Savezni okružni sud, južni okrug države New York, Sjedinjene Američke Države) od 6. rujna 2007., Zarlin protiv Air France, 2007 WL 2585061, i navedenu sudsku praksu.

⁸⁹ Vidjeti točku 59. ovog mišljenja. Iako sud koji je uputio zahtjev naizgled prihvaća taj aspekt DB-ove argumentacije – on je pretpostavka njegova prvog pitanja – meni je pomalo problematičan. Naime, ono što je DB predstavio kao dvije različite ozljede zapravo su jedna te ista: opekline koje je zadobio. Navodni propust kabinskog osoblja da pruži prvu pomoć nije doveo do „zasebnih” ozljeda u pravom smislu te riječi – to bi bio slučaj da je, primjerice, član kabinskog osoblja, dok je zbrinjavao DB-ove opekline, stao na njegovo stopalo i slomio mu nožne prste. Osim toga, postupanje kabinskog osoblja nije „pogoršalo” opekline u pravom smislu da su one „postale teže nego što su bile”. Naime, kako objašnjavam u točki 76. ovog mišljenja, ono što je relevantno jest pitanje je li kabinsko osoblje zbog nepažnje propustilo ublažiti DB-ove opekline, to jest učiniti ih *lakšima* nego što su prvobitno bile ili nego što bi bile da su prepuštene svojem „prirodnom” razvoju. Unatoč tomu, kako je gore natuknuto, čak i da je pružanje prve pomoći dovelo do istinski zasebne ozljede, pristup koji se predlaže u ovom mišljenju ipak bi vrijedio, *mutatis mutandis*.

76. Naravno, navodni propust kabinskog osoblja da pruži pravilnu prvu pomoć moglo bi se – ako se dokaže – smatrati još jednom „karikom” u „lancu uzroka” koji su doveli do takozvanog „pogoršanja”. Pod pretpostavkom da (i.) je kabinsko osoblje imalo pravnu dužnost na određeni način reagirati na DB-ove opekline zbog obveze postupanja s dužnom pažnjom prema putnicima⁹⁰ i/ili sektorskih standarda⁹¹, (ii.) ono to nije učinilo te da bi (iii.) DB-ove opekline možda bile manje da nije bilo tog propusta, moglo bi se tvrditi da te ozljede „bez” tog propusta ne bi nastale u obliku u kojem u konačnici jesu – ne bi se „pogoršale” u smislu koji DB navodi. Međutim, to pitanje nije relevantno. Kako je to navedeno u točki 67. ovog mišljenja, za ispunjenje prvog kriterija dovoljno je da je „nesreća” *jedan* od čimbenika koji su doprinijeli nastanku dane ozljede: on ne mora biti jedini uzrok.

77. U ovom je predmetu očito ispunjen i drugi kriterij, unatoč DB-ovim nastojanjima da uvjeri Sud u suprotno. DB u bitnome tvrdi da za „nesretni” pad vrča s kavom nije moguće smatrati da je „dostatno” ili „neposredno” prouzročio ozljede koje navodi – imajući na umu „pogoršanje” njegovih opekline – jer one nisu bile „predvidive” posljedice te „nesreće”. DB smatra da je do tog pogoršanja došlo samo zbog „neuobičajenog” slijeda događaja. Naime, nakon što se osoba opeče u zrakoplovu, ona „uobičajeno” dobiva dovoljnu i adekvatnu prvu pomoć koja sprječava pogoršanje njegovih ozljeda. Izniman propust kabinskog osoblja da to učini u predmetnom slučaju djeluje kao „nadređeni uzrok” koji prekida „lanac” koji vodi do prvobitne „nesreće”.

78. Međutim, taj argument pada u vodu uslijed pobliže analize. Kao prvo, čak i ako bismo DB-ove prvobitne opekline razlikovali od njihova „pogoršanja”, potonje bi očito bilo predvidiva posljedica opekline s obzirom na to da bi do tog „pogoršanja” došlo – odnosno da je, u predmetnom slučaju, do njega možda već došlo – uslijed „prirodnog” razvoja rana. Drugim riječima, kako njemačka vlada navodi, rizik od „pogoršanja” opekline svojstven je „nesretnom” padu vrča. Prva pomoć koju je kabinsko osoblje pružilo bila je namijenjena upravo tomu da se spriječi ostvarenje tog rizika. Dakle, između DB-ovih ozljeda – čak i ako ih se može/treba razlikovati – i odnosne „nesreće” postoji jasna i tijesna „uzročno-posljedična” veza.

79. U vezi s tim, zamislimo jedan scenarij koji se ne tiče prijevoza putnika, ali je ipak, prema mojemu mišljenju, poprilično ilustrativan. Osoba zbog nemara ispusti zapaljenu svijeću na zavjese u kući svojeg susjeda. Izbije požar. Vatrogasci pozvani u pomoć zbog nemara ne raspoložu potrebnom opremom te se ne mogu adekvatno boriti s plamenom. Kuća na kraju izgori. To bi se, sukladno DB-ovoj argumentaciji, smatralo nevjerojatnom posljedicom ispuštanja svijeće zato što bi šteta na kući bila manja da su vatrogasci postupili u skladu sa svojom obvezom dužne pažnje i ugasili vatru. Logička pogreška je očita. Zasigurno se moglo predvidjeti da bi ispuštanje svijeće na zavjese u konačnici moglo rezultirati izgaranjem kuće. Drugim riječima, taj krajnji ishod očito je bio „jedan od rizika” svojstvenih toj radnji.

⁹⁰ U mnogim se pravnim porecima zahtijeva da prijevoznici s dužnom pažnjom postupaju prema putnicima. Primjerice, prema austrijskom pravu, koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu o kojem je riječ u ovom predmetu (vidjeti bilješku 69 ovog mišljenja), sklapanje takvog ugovora za prijevoznika stvara obvezu da zajamči sigurnost putnika (vidjeti moje mišljenje u predmetu Austrian Airlines (oslobođenje zračnog prijevoznika od odgovornosti), bilješku 5.).

⁹¹ Sektorski standardi u Europskoj uniji predviđeni su u Prilogu III. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3922/91 od 16. prosinca 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (SL 1991., L 373, str. 4.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 25., str. 3.), kako je izmijenjena Uredbom br. 1899/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. (SL 2006., L 377, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 2., str. 63.). Vidjeti, osobito, OPS 1.745. (obveza opremljenosti kompletom za prvu pomoć, lako dostupnim za uporabu); OPS 1.755. (obveza opremljenosti priborom za hitnu medicinsku pomoć); OPS 1.760. (obveza opremljenosti kisikom za prvu pomoć); OPS 1.1005. i OPS 1.1010. (početna i kontinuirana obuka posade u pogledu, osobito, sadržaja i uporabe kompleta za prvu pomoć, kisika za prvu pomoć i opreme za hitne medicinske slučajeve).

80. Kao drugo, u ovom predmetu, protivno DB-ovim tvrdnjama, reakciju kabinskog osoblja na pad vrča, ako se dokaže da je bila neodgovarajuća, zasigurno se može, kako sam već naveo, smatrati još jednim uzrokom „pogoršanja” njegovih ozljeda, ali ona ne može „prekinuti lanac” koji vodi do „nesreće” koja je bila okidač. To bi bio slučaj, kako jasno proizlazi iz točaka 73. i 74. ovog mišljenja, samo da je postupanje kabinskog osoblja bilo *izrazito* netipično ili *veoma* neuobičajeno, do mjere da bi se ono – zajedno s ozljedama koje su u konačnici nastale – hipotetskom promatraču činilo, gledajući unatrag, *nevjerojatnim*⁹². Tek bi tada, u meritornom smislu, bilo nerazumno te ozljede pripisati toj „nesreći”. To je visok prag, a on u situaciji poput one o kojoj je riječ u glavnom postupku jednostavno nije dosegnut.

81. Naime, kako društvo Austrian Airlines, njemačka vlada i Komisija valjano primjećuju, okolnost da član kabinskog osoblja – koji je vjerojatno prošao tek ograničenu medicinsku obuku te koji ima druge dužnosti i putnike o kojima se mora brinuti – nije ozlijeđenom putniku pružio potrebnu zdravstvenu pomoć i skrb u potencijalno stresnoj situaciji koja prati „nesreću” teško bi se takvom promatraču činila, gledajući unatrag, *nevjerojatnom*⁹³. To nije naročito „netipično” ili „neuobičajeno”. Do toga može doći jer iskustvo govori da ljudi čine pogreške u takvim okolnostima. Slično tomu, takvim se teško može smatrati i nemaran propust da se komplet za hitnu pomoć napuni prije leta⁹⁴.

82. Sličan primjer je onaj osobe koju je udario automobil koji je netko nemarno vozio, uslijed čega je ta osoba zadobila lom ruke koji se moralo operirati. Kirurg tijekom operacije ne postupi s dovoljnom pažnjom i pozornosti te ne uspije zaliječiti ozljedu, ili je pogorša ili čak prouzroči neku drugu ozljedu. Uobičajeno, u pravima država stranaka takve medicinske pogreške ne „prekidaju lanac” koji vodi do početne nepažnje vozača jer nisu osobito „netipične” ili iznimno „neuobičajene” do mjere da se, gledajući unatrag, čine *nevjerojatnima*; naime, one se nažalost događaju⁹⁵.

83. Prema mojemu mišljenju, to tumačenje zahtjeva uzročnosti predviđenog u članku 17. stavku 1. Montrealske konvencije, u situaciji poput one o kojoj je riječ u glavnom postupku, potpuno je u skladu sa *sustavom, predmetom i svrhom* te konvencije.

⁹² Po analogiji, u pravima država stranaka, kada se između prvobitnih štetnih radnji tuženika i ozljede koju je oštećenik u konačnici zadobio umiješa postupanje treće strane, to se postupanje smatra „nadređenim uzrokom” samo ako se ono, gledajući unatrag, činilo *nepredvidivim ili nevjerojatnim*. Ako to nije slučaj, ono ne prekida „lanac uzroka” koji vodi do tuženikovih radnji. Tipičan primjer je onaj osobe koja u školskom dvorištu nemarno ostavi napunjenu pušku koju dijete kasnije pokupi i njome upuca svojeg prijatelja. U takvoj situaciji, postupanje djeteta ne prekida „lanac uzroka” koji vodi do prvobitnog nemara. Naime, ako ostavimo pušku u školskom dvorištu, logički možemo predvidjeti da će je dijete uzeti i upotrijebiti. Vidjeti, osobito, Von Bar, C. i dr. *op. cit.*, str. 3571., 3572. i 3578. do 3581.

⁹³ Želim naglasiti, kako ne bi bilo nedoumica, da pitanje je li navodni propust kabinskog osoblja da pruži adekvatnu prvu pomoć bio „predvidiv”, na koje se mora odgovoriti kako bi se utvrdilo može li se za DB-ove ozljede smatrati da su dostatno „prouzročene” „nesretnim” padom vrča, jest bitno drukčije od pitanja može li taj propust, sam po sebi, činiti „nesreću” – to jest, sukladno definiciji tog pojma kojom se Sud vodi (vidjeti točku 58.), „nepredviđeni” događaj (vidjeti odjeljak B.2. ovog mišljenja). Zamislimo, primjerice, člana kabinskog osoblja koji putniku poslužuje šalicu vrela kave. Ta šalica sklizne sa sklopivog stolića na putničkom sjedalu i opeče putnika. S jedne strane, to je „predvidiv” slijed događaja u smislu uzročnosti. Razumni promatrač je mogao očekivati da će se to dogoditi. Rizici od opeklina svojstveni su činu posluživanja vrućih napitaka. Do pada šalice s takvih stolića, ako se uzmu u obzir uobičajene okolnosti kao što je kretanje zrakoplova, može doći te doista i dolazi. Zato se šalice kave ponekad poslužuju s poklopcem. S druge strane, pad šalice, kada se doista dogodi, svedeno je moguće smatrati „nepredviđenim događajem” te stoga „nesrećom”, zato što ozlijeđeni putnik (osim ako je sveznajuć) prethodno nije znao da će taj događaj nastupiti u trenutku kada je nastupio. Ukratko, mnoge su „nesreće”, iako „nepredviđene”, bile „predvidive”.

⁹⁴ Nasuprot tomu, kako njemačka vlada naslućuje u svojim očitovanjima, da je član kabinskog osoblja koji je zbrinjavao DB-ove ozljede zbog nekog neobjašnjivog razloga imao izljev bijesa nakon pada vrča s kavom te namjerno pretukao putnika, to bi se postupanje, gledajući unatrag, nedvojbeno činilo *nepredvidivo/nevjerojatno*.

⁹⁵ U tom scenariju, vozača se može proglasiti odgovornim za sve ozljede (vidjeti, osobito, presudu Cour de cassation (Kasacijski sud, Francuska) od 27. siječnja 2000., br. 97-20.889), neovisno o tome što bi oštećenik potencijalno mogao tužiti i liječnika, *samo* u odnosu na drugu povredu. Za komparativnu analizu prava država članica o tom pitanju vidjeti, osobito, Von Bar, C. i dr. *op. cit.*, str. 3574. do 3585.

84. Kao prvo, u režimu koji je Montrealskom konvencijom uspostavljen u pogledu odgovornosti za „tjelesne povrede” putnika, pitanje je li prijevoznikovo osoblje u slučaju „nesreće” poduzelo potrebne korake za sprječavanje ozljede trebalo bi biti relevantno samo u stadiju iznošenja *obrane*, u skladu s člankom 21. stavkom 2. točkom (a) te konvencije, za potrebe ograničavanja prijevoznikove odgovornosti na temelju članka 17. stavka 1.⁹⁶ Stoga, po svakoj logici, taj aspekt ne bi trebalo uzeti u obzir u ranijem stadiju, kada se ocjenjuje može li se za „nesreću” smatrati da je „prouzročila” ozljedu te podliježe li stoga odnosni zahtjev potonjoj odredbi.

85. Kao drugo, to tumačenje doprinosi „pravednoj uravnoteženosti interesa” putnika i prijevoznika koju su sastavljači Montrealske konvencije htjeli postići. Ono osigurava da tužitelj – koji je u smislu članka 17. stavka 1. te konvencije podnio zahtjev za naknadu štete unutar zastarnog roka od dvije godine predviđenog tom konvencijom – može dobiti naknadu štete, u skladu s tom odredbom, za *sve* štetne posljedice koje su „neposredno” proizašle iz dane „nesreće”, čak i za one koje su možda djelomično nastale zbog naknadnog pružanja neadekvatne ili nedovoljne prve pomoći⁹⁷. Istovremeno, takva odgovornost ne bi bila pretjerana, već opravdana i razumna, s obzirom na važnost „nesreće” u ukupnoj slici⁹⁸.

86. Kao treće, smatram, kao i sud koji je uputio zahtjev i Komisija, da to tumačenje usto doprinosi ujednačenoj primjeni Montrealske konvencije. U tom pogledu, kako sam to naveo u prvom odjeljku svoje analize, tom je konvencijom uspostavljen imperativan režim odgovornosti. Shodno tomu, kako je spomenuto u točki 68. ovog mišljenja, odgovor na pitanje podliježe li zahtjev članku 17. stavku 1. te konvencije treba dati objektivno, s obzirom na stvarne činjenice, a ne s obzirom na način na koji ga je tužitelj predstavio. Moje tumačenje jamči upravo to da, kada god se potraživanje odnosi na ozljede koje su objektivno i usko povezane s „nesrećom”, vješt odvjetnik neće moći zaobići tu konvenciju i, osobito, zastarni rok od dvije godine za pokretanje postupka spretnim odvajanjem, kako je to DB pokušao učiniti⁹⁹, te ozljede od tog događaja¹⁰⁰.

⁹⁶ U skladu s tom odredbom, „[p]rijevoznik nije odgovoran za štetu iz [članka 17. stavka 1.] do mjere [u mjeri] u kojoj ona prekoračuje 100 000 posebnih prava vučenja ako prijevoznik dokaže da [...] takva šteta nije nastala radi [zbog] nemara [...] [prijevoznikovih] službenika ili agenata”. Naime, pitanje je li prijevoznikovo osoblje nakon „nesreće” postupilo s dužnom pažnjom te u skladu sa sektorskim standardima tradicionalno se razmatra s obzirom na tu odredbu. Vidjeti, primjerice, presudu United States District Court, S. D. Florida (Savezni okružni sud, južni okrug države Floride, Sjedinjene Američke Države) od 10. ožujka 2018., *Quevedo protiv Iberia Lineas Aereas de España, Sociedad Anónima Operadora Co.*, 2018 WL 776754).

⁹⁷ To konkretno znači, primjerice, da je DB mogao dobiti naknadu štete, u skladu s člankom 17. stavkom 1. Montrealske konvencije, *za sve svoje* ozljede da je svoj zahtjev podnio unutar zastarnog roka predviđenog u toj konvenciji, s obzirom na to da su čak i navodno zasebne posljedice prve pomoći ipak bile „dostatno” odnosno „neposredno” povezane s „nesretnim” padom vrča s kavom. Nasuprot tomu, suprotno bi tumačenje bilo *veće* opterećenje za putnike. To bi značilo da bi, kako bi dobio potpunu naknadu u sličnom scenariju, putnik trebao tražiti – i utvrditi – ne samo jednu, *već dvije* osnove za pokretanje postupka. Umjesto da jednostavno dokaže da se topli napitak prolio, on bi također trebao *dokazati* da je odgovor posade bio nemaran – zadatak koji ne bi uvijek bio lak, kao što je to objašnjeno u t. 95. u nastavku.

⁹⁸ To se čini još razumnijim u situaciji u kojoj je neadekvatnu prvu pomoć pružilo prijevoznikovo osoblje. Međutim, prijevoznik treba na temelju članka 17. stavka 1. odgovarati za sve putnikove ozljede čak i u scenariju u kojem je prvu pomoć pružila, primjerice, medicinska sestra koja se slučajno našla u zrakoplovu, s obzirom na to da je, kako sam pokazao u ovom mišljenju, moguće smatrati da ih je sve „prouzročila” „nesreća” u smislu te odredbe. Istina, u tom bi scenariju putnik mogao tužiti i medicinsku sestru, jer je i njezino postupanje prouzročilo ozljedu. Međutim, to bi bilo pitanje domaćeg prava, jer se Montrealska konvencija odnosi samo na odštetna potraživanja protiv zračnih prijevoznika.

⁹⁹ Na takve odvjetničke igre u ovom predmetu očito upućuje činjenica da DB pred sudom koji je uputio zahtjev kao uzrok svojih ozljeda ne navodi ono što je ranije navodio, možda upravo kako bi zaobišao konvenciju (usporediti točke 11. i 14. ovog mišljenja).

¹⁰⁰ Vidjeti, za veoma sličan slučaj, presudu United States Court of Appeals, Second Circuit (Savezni žalbeni sud, druga regija, Sjedinjene Američke Države) od 5. siječnja 1998., *Fishman by Fishman protiv Delta Air Lines, Inc.*, 132 F.3d 138. U tom se slučaju radilo o djetetu koje je zadobilo opekline nakon što je član kabinskog osoblja na njega slučajno prolio kipuću vodu. To je očito bila „nesreća” u smislu članka 17. (tadašnje) Varšavske konvencije. Dijete i njezina majka podnijeli su protiv prijevoznika tužbu zbog nemara, ali su to učinili nakon više od dvije godine od tog događaja. Kako bi izbjegli isključenje na temelju te konvencije, tužiteljice, slično kao DB u glavnom postupku, nisu kao „uzrok” ozljede navele samu „nesreću”, već navodno nemarno odbijanje kabinskog osoblja da pruži prvu pomoć. Nacionalni sud odbio je taj argument, istaknuvši da je „temelj potraživanja [...] [bila] [djetetova] opekline [...] Izvorni uzrok, „nesreću”, nije moguće umjetno razdvojiti od njegovih ishoda [...] kako bi se zaobišla Varšavska konvencija”.

2. *Može li propust kabinskog osoblja da pruži adekvatnu i dovoljnu prvu pomoć sam po sebi činiti „nesreću“*

87. Društvo Austrian Airlines u svojim očitovanjima tvrdi da je nevažno čak i ako pravno nije moguće smatrati da je pad vrča s kavom „prouzročio“ ozljede koje DB navodi. Naime, prema mišljenju prijevoznika, čimbenik koji DB predstavlja kao stvaran „uzrok“ tih ozljeda, to jest prva pomoć koju je pružilo kabinsko osoblje, sam po sebi čini „nesreću“ u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. DB-ov zahtjev bi stoga u svakom slučaju, čak i prema uskom stajalištu u pogledu isključivosti te konvencije¹⁰¹, spadao u njezino područje primjene i, stoga, bio isključen.

88. To se pitanje bitno razlikuje od onog koje postavlja sud koji je uputio zahtjev. Ono se više ne tiče uzročnosti kao takve, već pravne kvalifikacije danog postupanja kabinskog osoblja. Osim toga, o tom se pitanju nije naročito raspravljalo pred Sudom. U biti, DB i društvo Austrian Airlines tek su se površno na njega osvrnuli u svojim očitovanjima. Prije svega, kako ću objasniti u sljedećoj točki, u kontekstu ovog predmeta nije se potrebno njime baviti. Zbog svih tih razloga preporučio bih Sudu da u njega ne ulazi. Za slučaj da on ipak odluči to učiniti, kratko ću ga, i podredno, razmotriti.

89. Općenito govoreći, ako se – kao što je slučaj u ovom predmetu – „nesreća“ poput pada vrča s vrelom kavom na putnika koji izazove tjelesnu povredu dogodi tijekom međunarodnog leta, nije potrebno razmatrati čini li nesreću i kasniji propust kabinskog osoblja da pruži adekvatnu prvu pomoć za nastale ozljede. Kako je to objašnjeno u prethodnom odjeljku, činjenica da je prvobitna „nesreća“ „dostatno“ odnosno „nesporedno“ doprinijela tim ozljedama dovoljna je za potrebe članka 17. stavka 1. – bilo kako bi se oštećeniku nadoknadila šteta ili, kao što je slučaj u glavnom postupku, kako bi se oštećenikov zahtjev odbio jer ga se konvencijom isključuje. Daljnje proučavanje „lanca uzroka“ koji su doveli do ozljeda u potrazi za drugom(-im) „nesrećom(-ama)“ bilo bi suvišno¹⁰².

90. To je pitanje relevantno samo u situacijama – različitima od one o kojoj je riječ u glavnom postupku – u kojima putnici tijekom međunarodnog leta dožive zdravstveni problem, kao što su moždani ili srčani udari, koji nisu posljedica neuobičajenog događaja, već isključivo prethodnog zdravstvenog stanja čiji su se simptomi očitovali baš u zrakoplovu. Naime, te zdravstvene probleme općenito se ne smatra „nesrećama“ u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, jer se ne može reći da su „vanjski“ u odnosu na putnike¹⁰³, već da su „unutarnji“ u odnosu na njih¹⁰⁴. U tom se kontekstu tvrdilo, a to su, ovisno o situaciji, činili ili putnici ili zračni prijevoznici¹⁰⁵, da neadekvatna reakcija kabinskog osoblja na medicinski problem u pitanju – u smislu da ga je ono zanemarivalo, ili nije pružilo dovoljnu prvu pomoć ili čak nije raspolagalo

¹⁰¹ Podsjećam na to da bi DB-ov zahtjev, ako bismo upotrijebili „široko“ shvaćanje isključivosti konvencije, bilo isključen jednostavno zato što se odnosi na ozljedu zadobivenu u zrakoplovu, neovisno o tome je li ga prouzročila „nesreća“ u smislu članka 17. stavka 1.

¹⁰² Osobito, utvrđenje da je putnikovu ozljedu prouzročila ne jedna, već dvije „nesreće“ ne bi utjecalo na iznos naknade štete koju bi putnik kasnije mogao ishoditi na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. Naime, riječ je o naknadi za zadobivenu ozljedu. Njezin iznos stoga ovisi o težini ozljede, ne o broju „nesreća“ koje su doprinijele nastanku ozljede.

¹⁰³ Što je relevantan kriterij, barem u definiciji pojma „nesreća“ koja je upotrijebljena u presudi Air France protiv Saks (vidjeti točku 58. ovog mišljenja)

¹⁰⁴ Vidjeti, osobito, presudu United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Savezni žalbeni sud, jedanaesta regija, Sjedinjene Američke Države) od 25. kolovoza 1997., Krys protiv Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁵ Naime, prije presuda Sidhu i Tseng, kada je prevladavalo usko stajalište u pogledu isključivosti Varšavske/Montrealske konvencije, tužiteljima je bilo u interesu navoditi da u takvim okolnostima nije bila riječ o „nesreći“: to bi utvrđenje značilo da se konvenciju smatralo neprimjenjivom, što im je omogućivalo da svoja potraživanja ostvaruju na temelju nacionalnog prava, koje im je često bilo naklonjenije. Nasuprot tomu, zračnim prijevoznicima je bilo u interesu navoditi da jest bila riječ o „nesreći“ jer bi se na slučaj tada isključivo primjenjivala ta konvencija. Nakon presuda Sidhu i Tseng, kada je široko stajalište u pogledu isključivosti postalo norma, i putnicima je bilo u interesu navoditi da se dogodila „nesreća“ – jer im je to bio jedini način da ishode pravni lijek. Nasuprot tomu, zračnim kompanijama je bilo u interesu navoditi da nije došlo do „nesreće“: takvo bi ih utvrđenje zaštitilo od bilo kakve odgovornosti.

opremom potrebnom za pružanje te pomoći, pogrešno je odlučilo ne preusmjeriti zrakoplov u obližnju zračnu luku kako bi se putniku odmah pružila skrb, i tako dalje – sama po sebi čini takvu „nesreću” koja je doprinijela eventualnoj smrti putnika ili tjelesnoj povredi.

91. O tom su konkretnom pitanju mnogo odluka donijeli, među ostalima, sudovi SAD-a. Međutim, ta sudska praksa nije sasvim ustaljena. Naime, DB i društvo Austrian Airlines ističu odluke koje podupiru njihova oprečna stajališta.

92. U prvoj skupini odluka, koju je DB predstavio kao „prevladavajuću”, ti su sudovi odbijali argument da propust kabinskog osoblja da pruži pravilnu zdravstvenu skrb, raspolaže odgovarajućom medicinskom opremom ili preusmjeri zrakoplov u obližnju zračnu luku može sam po sebi činiti „nesreću” u smislu članka 17. stavka 1.¹⁰⁶

93. Međutim, u drugoj se pak skupini odluka – koju društvo Austrian Airlines predstavlja kao „istinski” prevladavajuću, a počevši sa znamenitom presudom United States Supreme Court (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država) u predmetu Husain¹⁰⁷ – navodi da reakcija kabinskog osoblja na zdravstveni problem putnika može, u određenim situacijama, kao takva činiti „nesreću”. To je slučaj kada prijevoznikovo osoblje od sektorskih standarda pažnje i/ili politike i protokola zračnog prijevoznika koji mu nalažu određeno postupanje u danim okolnostima – davanje kisika u slučaju srčanog udara i slično – odstupi u toliko značajnoj mjeri da je njegovu reakciju moguće smatrati „neuobičajenom” i/ili „neočekivanom”¹⁰⁸.

94. Kako sam gore naveo, smatram da se Sud u ovom predmetu ne bi trebao izjasniti o tom pitanju, među ostalim zato što, ponavljam, ono nije relevantno za potrebe ovog predmeta. Međutim, za slučaj da ipak to odluči učiniti, preporučam određeni oprez. Prema mojemu mišljenju, argumentacija United States Supreme Courta (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država) u presudi Husain poprilično značajno rasteže pojam „nesreća”. Sama mogućnost da se postupanje kabinskog osoblja smatra „događajem” izaziva određene konceptualne poteškoće¹⁰⁹. Međutim, najizazovniji aspekt tog tumačenja jest ideja da „neuobičajena ili neočekivana” (ili „nepredviđena”) narav takvog „događaja” ovisi o tome je li kabinsko osoblje odstupilo od pravno obveznog postupanja – to jest, o tome je li bilo *nemarno*.

95. Naime, taj pristup može pitanje je li riječ o „nesreći” – na koje je poprilično jednostavno odgovoriti – pretvoriti u opširnu raspravu prožetu složenim činjeničnim i pravnim ocjenama. U tom pogledu, iako se u mnogim pravnim sustavima prijevoznicima nameće obveza postupanja s dužnom pažnjom prema putnicima te iako postoje sektorski standardi u pogledu zdravstvenih

¹⁰⁶ Vidjeti, osobito, presudu United States Court of Appeals, Third Circuit (Savezni žalbeni sud, treća regija, Sjedinjene Američke Države) od 19. srpnja 1984., Stanley Abramson protiv Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130; presudu United States District Court, S. D. New York (Savezni okružni sud, južni okrug države New York, Sjedinjene Američke Države) od 22. veljače 1996., Tandon protiv United Air Lines, 926 F.Supp. 366, odnosno presudu United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (Savezni žalbeni sud, jedanaesta regija, Sjedinjene Američke Države) od 25. kolovoza 1997., Krys protiv Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁷ U slučaju koji je doveo do te presude putnik je pogrešno smješten u dio zrakoplova namijenjen za pušače, a patio je od prethodnog astmatskog stanja zbog kojeg je bio veoma osjetljiv na pasivno pušenje. Putnikova supruga više je puta neuspješno zatražila od kabinskog osoblja da ga premjeste u drugi dio zrakoplova. Kako se pušenje povećavalo tijekom leta, putniku je pozlilo, liječnik koji je putovao s njim pružio mu je određenu medicinsku pomoć, ali je ovaj nakon toga preminuo. Vrhovni sud je odbijanje kabinskog osoblja da premjesti putnika kvalificirao kao „nesreću” jer je očito bila riječ o „događaju” koji je bio „izvanjski” u odnosu na putnika te koji je ujedno bio „neočekivan i neuobičajen” s obzirom na to da je odstupao od sektorskih standarda i politike odnosno zračnog prijevoznika.

¹⁰⁸ Vidjeti, primjerice, presudu United States District Court, S. D. Indiana, Indianapolis Division (Savezni okružni sud, južni okrug države Indiane, odjel u Indianapolisu, Sjedinjene Američke Države) od 10. listopada 2007., Watts protiv American Airlines, Inc., 2007 WL 3019344.

¹⁰⁹ Sasvim je opravdano smatrati da činjenja ili nečinjenja kabinskog osoblja ne mogu sama po sebi činiti „nesreće” jer, strogo govoreći, nije riječ o „događajima”, iako mogu dovesti do takvih nesretnih događaja. Primjerice, u ovom predmetu „nesreću” ne čini neoprezno manevriranje člana kabinskog osoblja kolicima na kojima se nalazio vrč s kavom: čini je posljedični pad tog vrča.

pitanja¹¹⁰, često je sporno što se točno zahtijeva u danoj situaciji, izuzev rijetkih očitih slučajeva kao u predmetu Husain¹¹¹. Prije svega, podsjećam na to da je pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije zamišljen kao objektivan. Nemar prijevoznika obično nije relevantan pri odlučivanju čini li dani događaj nesreću¹¹². Kako je navedeno u točki 84. ovog mišljenja, on je relevantan samo u stadiju iznošenja obrane u skladu s člankom 21. stavkom 2. točkom (a) te konvencije. U tom pogledu, presudu Husain moguće je kritizirati zato što je u njoj fokus pri tumačenju pojma „nesreća” prebačen s razmatranja naravi događaja koji je prouzročio ozljedu na navodni propust zračnog prijevoznika da izbjegne taj događaj.

96. Ipak, kada se sve uzme u obzir, ono čime se Sud, prema mojemu mišljenju, u konačnici treba voditi prilikom tumačenja pojma „nesreća” u takvim slučajevima¹¹³ – te što čini još jedan razlog zbog kojeg se o tom pitanju treba izjasniti u nekom budućem predmetu – jest stajalište koje će jednog dana zauzeti u pogledu dosega isključivosti Montrealske konvencije.

97. S jedne strane, ako se Sud prikloni širokom stajalištu u pogledu te isključivosti, treba presuditi da neadekvatna reakcija kabinskog osoblja na zdravstveni problem putnika čini „nesreću”, unatoč konceptualnim poteškoćama koje to tumačenje izaziva. Naime, drukčiji zaključak bi oštećene putnike lišio svakog pravnog lijeka – jer se na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije zahtjev za naknadu štete ne bi mogao podnijeti, a ta bi konvencija isključivala podnošenje tužbe za odgovornost za štetu prouzročenu nemarom na temelju nacionalnog prava – kada bi zadobili ozljedu koja se djelomično može pripisati postupanju prijevoznika osoblja. Takav ishod nipošto ne bi predstavljao „pravednu uravnoteženost interesa” zračnih prijevoznika i putnika. Usto bi zračni prijevoznici izgubili razlog koji ih uvelike navodi da poštuju obvezu postupanja s dužnom pažnjom i relevantne sektorske standarde, jer u slučaju njihova kršenja ne bi odgovarali oštećenima.

98. U biti, presudu Husain bi itekako trebalo promatrati u tom kontekstu. Ona je donesena nakon što je isti vrhovni sud utvrdio, u presudi Tseng, da putnik ili ima pravni lijek na temelju Montrealske konvencije ili nema nikakav pravni lijek. Podvevši pod pojam „nesreća” slučajeve nemarne reakcije kabinskog osoblja na zdravstvene probleme, taj je sud osigurao da osobe oštećene takvim postupanjem mogu ostvariti pravnu zaštitu¹¹⁴.

¹¹⁰ Vidjeti bilješke 90. i 91. ovog mišljenja.

¹¹¹ Primjerice, čini se da se stranke glavnog postupka u tom pogledu itekako razilaze (vidjeti bilješku 8. ovog mišljenja). U tom smislu, odgovor na pitanje što bi bila adekvatna reakcija na DB-ove opekline može ovisiti o tome kako su se teškima one doimale na licu mjesta, što može biti sporno. Vidjeti također, osobito, presudu United States District Court, S. D. Florida (Savezni žalbeni sud, južni okrug države Floride, Sjedinjene Američke Države) od 15. lipnja 2011., Cardoza protiv Spirit Airlines, Inc., 2011 WL 2447523. U tom su predmetu stranke opširno raspravljale o tome je li odluka pilota da ne preusmjeri zrakoplov u obližnju zračnu luku bila, s obzirom na zdravstveni problem putnika, prikladna u odnosnim okolnostima te, kao takva, „uobičajena” i „očekivana” za potrebe članka 17. stavka 1., pri čemu su se iznosili argumenti o činjenično osjetljivim pitanjima kao što su (i.) stvarna težina putnikova stanja i mjera u kojoj je pilot o tom stanju zapravo bio upoznat, (ii.) obveze koje proizlaze iz sektorskih standarda i protokola i (iii.) stvarno postupanje pilota.

¹¹² Vidjeti, osobito, presudu od 2. lipnja 2022., Austrian Airlines (oslobođenje zračnog prijevoznika od odgovornosti) (C-589/20, EU:C:2022:424, t. 22. i 23.).

¹¹³ Radi jasnoće ponavljam da je ova rasprava relevantna samo za slučajeve u kojima je zdravstveni problem putnika isključiva posljedica njegova prethodnog zdravstvenog stanja čiji su se simptomi slučajno očitovali tijekom međunarodnog leta. Nasuprot tomu, kada je taj problem, kao u ovom predmetu, posljedica „nesreće”, na potraživanje se ionako, upravo zbog tog razloga, primjenjuje članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije te je prijevoznik odgovoran na temelju te odredbe (vidjeti točke 89. i 90. ovog mišljenja).

¹¹⁴ Nasuprot tomu, presude spomenute u bilješci 106. ovog mišljenja donesene su prije presude Tseng. Utvrđenja u tim presudama da nije bila riječ o „nesrećama” također su ostavljala mogućnost podnošenja, te često i uspjeha, tužbi zbog nemara na temelju domaćeg prava. U presudama donesenima nakon presude Tseng to je utvrđenje tužitelje pak lišavalo svakog pravnog lijeka (vidjeti, osobito, presudu United States District Court, E. D. New York (Savezni okružni sud, istočni okrug države New York, Sjedinjene Američke Države) od 13. ožujka 2000., Rajcooar protiv Air India Ltd., 89 F.Supp.2d 324). Presudu Husain moguće je smatrati reakcijom na tu nezadovoljavajuću situaciju.

99. S druge strane, ako Sud usvoji usko stajalište u pogledu isključivosti Montrealske konvencije, preporučujem mu da se drži „tradicionalnog” tumačenja pojma „nesreća” koji se koristi u članku 17. stavku 1. U tom bi slučaju utvrđenje da nepažnja kabinskog osoblja pri zbrinjavanju bolesnih putnika sama po sebi ne čini nesreću zasigurno isključilo pravni lijek na temelju te konvencije. Međutim, istovremeno bi omogućilo podnošenje tužbi zbog nemara na temelju nacionalnog prava. I u tim bi se situacijama stoga mogla ostvariti pravna zaštita.

V. Zaključak

100. S obzirom na sva prethodna razmatranja, predlažem da Sud na prethodna pitanja koja je uputio Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija) odgovori na sljedeći način:

1. Članak 29. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, sklopljene u Montrealu 28. svibnja 1999., koju je Europska zajednica potpisala 9. prosinca 1999., a u njezino je ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija),

treba tumačiti na način da se

na zahtjev protiv prijevoznika, s bilo koje osnove, koji je objektivno povezan s tjelesnom povredom koju je putnik tijekom međunarodnog leta koji spada u opće područje primjene te konvencije zadobio zbog nesreće koja se dogodila u zrakoplovu, u smislu članka 17. stavka 1. te konvencije, primjenjuje isključivo ta konvencija. Shodno tomu, uvjeti i ograničenja odgovornosti predviđeni u toj konvenciji, uključujući zastarni rok od dvije godine određen u njezinu članku 35. stavku 1., nužno se primjenjuju na takav zahtjev. Taj odgovor ne utječe na pitanje primjenjuje li se ta konvencija isključivo i na druge vrste šteta nanesenih putniku.

2. Članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije,

treba tumačiti na način da,

za potrebe članka 17. stavka 1. te konvencije, za „nesreću” treba smatrati da je „prouzročila” tjelesnu povredu putnika ako (i.) „bez” tog događaja do povrede ne bi došlo te ako je (ii.) povreda bila predvidiva posljedica tog događaja, neovisno o tome je li predmetnoj povredi mogao doprinijeti i neki drugi čimbenik, kao što je naknadno nepravilno pružanje prve pomoći kabinskog osoblja.