



Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
NICHOLASA EMILIOUA
od 20. siječnja 2022.¹

Predmet C-589/20

JR
protiv
Austrian Airlines AG

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Montrealska konvencija – Članak 17. stavak 1. – Odgovornost zračnih prijevoznika za smrt ili tjelesne povrede putnika – Uvjeti da se „u tijeku bilo koje radnje [...] iskrcaja” dogodila uzročna „nesreća” – Putnik koji je tijekom iskrcaja pao na putničkim stepenicama – Članak 20. – Obrana pozivanjem na pripisivost nemara putniku – Propust putnika da se drži za rukohvat”

I. Uvod

1. Ovaj se predmet odnosi na svakodnevnu opasnost od štetnih spoticanja i poskliznuća. Preciznije, on otvara pitanje jesu li, i ako jesu, u kojoj mjeri zračni prijevoznici odgovorni kada se ti nesretni događaji dogode putnicima u zrakoplovu ili na opremi koja služi ukrcavanju na zrakoplov ili iskrcavanju s njega.

2. Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) u tom je pogledu Sudu uputio dva pitanja u vezi s tumačenjem članka 17. stavka 1. i članka 20. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu² (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija). Ta su pitanja postavljena u okviru zahtjeva za naknadu štete koji je osoba JR, putnica na međunarodnom letu, podnijela protiv društva Austrian Airlines AG, prijevoznika koji je prodao i obavio taj let, u pogledu povreda koje je pretrpjela kada je, zbog nepoznatog razloga, tijekom iskrcaja pala na putničkim stepenicama.

3. *Prvo pitanje* odnosi se na to čini li takav pad „nesreću” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, za koju je zračni prijevoznik odgovoran u skladu s tom odredbom. *Drugo pitanje* odnosi se na to čini li, u tom kontekstu, okolnost da se putnik nije držao za

¹ Izvorni jezik: engleski

² Europska zajednica je tu konvenciju, koja je sklopljena u Montrealu 28. svibnja 1999., potpisala 9. prosinca 1999., a u njezino ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. (SL 2001., L 194, str. 38.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 21., str. 5.).

rukohvat stepenica njegov nemar koji prijevoznika oslobađa od odgovornosti u skladu s člankom 20. te konvencije. U ovom ću mišljenju objasniti zašto je, prema mojem mišljenju, na oba pitanja potrebno dati slojevit odgovor s obzirom na okolnosti konkretnog slučaja.

II. Pravni okvir

A. *Montrealska konvencija*

4. U trećoj uvodnoj izjavi Montrealske konvencije navedeno je da države stranke „prepoznaju[...] značaj zajamčene zaštite interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu i potrebe za pravičnom naknadom temeljenom na načelu naknade štete”.

5. U petoj uvodnoj izjavi te konvencije navedeno je 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”.

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

7. Prema članku 20. te konvencije, naslovljenom „Razrješenje”, „[a]ko prijevoznik dokaže da je šteta uzrokovana ili se može pripisati nemaru ili drugom štetnom djelovanju ili propustu osobe koja traži naknadu, ili osobe od koje to pravo potječe, prijevoznik je u cijelosti ili djelomično oslobođen svoje odgovornosti prema tužitelju u mjeri u kojoj je taj nemar ili štetno djelovanje ili propust prouzročio štetu ili joj je pridonio. [...] Ovaj članak primjenjuje se na sve odredbe o odgovornosti u ovoj Konvenciji, uključujući stavak 1. članka 21.”.

8. Članak 21. Montrealske konvencije, naslovljen „Naknada štete u slučaju smrti ili povrede putnika”, glasi:

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

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

- (a) takva šteta nije nastala [zbog] nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta prijevoznika ili njegovih službenika ili agenata, ili
- (b) je takva šteta nastala isključivo [zbog] nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta treće stranke.”

B. Pravo Europske unije

9. Članak 3. stavak 1. Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage³, kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 889/2002⁴ (u daljnjem tekstu: Uredba br. 2027/97), predviđa da je „[o]dgovornost zračnog prijevoznika Zajednice u pogledu putnika i njihove prtljage uređen[a] [...] svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost”.

III. Činjenično stanje, nacionalni postupak i prethodna pitanja

10. Dana 30. svibnja 2019., osoba JR, njezin suprug i njihov dvogodišnji sin putovali su iz Soluna (Grčka) za Beč (Austrija) letom koji je obavljalo društvo Austrian Airlines, u skladu s ugovorom o zračnom prijevozu sklopljenim s tim društvom.

11. Nakon što je sletio u Međunarodnu zračnu luku Beč, zrakoplov je parkiran na mjestu za iskrcaj na otvorenom. Uz prednji i stražnji dio zrakoplova postavljene su nenatkrivene putničke stepenice s rukohvatima sa svake strane kako bi se putnici mogli iskrcati. Osoba JR i njezina obitelj pustili su ostale putnike da prvi prođu, nakon čega su odlučili sići stepenicama na prednjem dijelu zrakoplova. Stepenicama je prvo počeo silaziti suprug osobe JR, držeći u svakoj ruci po jedan komad ručne prtljage s kotačima. Gotovo je pao na donjoj trećini stepenica, ali je uspio ostati na nogama. Osoba JR krenula je za njim, držeći torbu u svojoj desnoj ruci te noseći sina u lijevoj. Pala je na mjestu na kojem je njezin suprug ranije gotovo pao te se udarila o rub stepenica. Zadobila je frakturu lijeve podlaktice i hematoma na stražnjici.

12. Osoba JR podnijela je protiv društva Austrian Airlines tužbu Bezirksgerichtu Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija), zahtijevajući naknadu štete u iznosu od 4675,00 eura uvećanom za kamate i naknadu troškova postupka. U bitnome je navodila da je, u skladu s austrijskim pravom, za povrede koje je pretrpjela odgovoran prijevoznik s obzirom na to da je povrijedio svoju ugovornu obvezu da jamči sigurnost putnika⁵. Osoba JR u tom je pogledu navodila da je, kada se putnici iskrcavaju na otvorenom, uobičajeni standard da prijevoznik stavi na raspolaganje natkrivene putničke stepenice te da osigura da one nisu masne ili skliske. Društvo Austrian Airlines u ovom je slučaju, unatoč kiši, upotrijebilo nenatkrivene stepenice, čime je povećalo opasnost od toga da se netko posklizne na mokrim stepenicama. Osim toga, stuba na kojoj se osoba JR poskliznula bila je, prema njezinu navodu, nauljena i/ili masna. Štoviše, stepenice su bile tako skliske da je njezin suprug gotovo pao na istom mjestu na kojem se dogodio njezin pad, unatoč tomu što je ona, nakon što je vidjela što se dogodilo njezinu suprugu, postupila s posebnom pažnjom uzevši sina u ruku kako se on ne bi poskliznuo te je veoma oprezno silazila.

13. Društvo Austrian Airlines u svojem je odgovoru na tužbu navelo, *kao prvo*, da nije povrijedilo svoju obvezu jamčenja sigurnosti. Uporaba putničkih stepenica, opremljenih s izbušenim/rebrastim gazištem radi smanjenja opasnosti od poskliznuća, osigurala je da se putnici mogu iskrcati bez opasnosti. Nadalje, odnosne stepenice bile su u dobrom tehničkom stanju te nisu bile mokre, nauljene ili masne te stoga nisu bile skliske. *Kao drugo*, i u svakom slučaju, od

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

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

⁵ Iz odluke kojom je upućen zahtjev proizlazi to da, u skladu s člankom 1295. stavkom 1. Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Opći građanski zakonik), građanska odgovornost nastaje, među ostalim, u slučaju povrede ugovorne obveze. Iz te odluke usto proizlazi da, prema austrijskom pravu, sklapanje ugovora o zračnom prijevozu za prijevoznika stvara akcesornu obvezu da zajamči sigurnost putnika, osobito kada se ukrcavaju i iskrcavaju.

osobe JR razumno se moglo očekivati da se drži za rukohvat, osobito s obzirom na to da je netom svjedočila tomu da je njezin suprug gotovo pao. Osim toga, ne može se isključiti da je pala upravo zato što je nosila sina. *Kao treće*, osoba JR odlučila je, unatoč liječničkoj uputi i savjetu, da se neće podvrgnuti daljnjem liječenju u obližnjoj bolnici odmah nakon nesreće te je umjesto toga otputovala natrag u Linz (Austrija), gdje se uputila liječniku tek kasno navečer 30. svibnja 2019. Stoga se ne može isključiti da je odgoda u liječenju pogoršala njezine povrede.

14. Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) presudom od 15. ožujka 2020. u cijelosti je odbio tužbu. Osim činjenica sažetih u točki 11. ovog mišljenja, taj je sud utvrdio da je prije osobe JR otprilike 60 putnika upotrijebilo odnosne stepenice za iskrcaj te da se nijedan od njih nije poskliznuo niti požalio na njihovu skliskost. Stepenice su bile izrađene od rebrastog lima, koji otklanja klizavost. Takve se stepenice neprestano koriste u Međunarodnoj zračnoj luci Beč, u kojoj nisu dostupne natkrivene stepenice. Osim toga, riječ je o certificiranoj opremi, a odnosne stepenice bile su u dobrom stanju te nisu pokazivale znakove nedostataka ili oštećenja. Stepenice se na dan u pitanju, iako su doista bile vlažne jer je prije toga kišilo, nije moglo smatrati mokrima jer u trenutku iskrcaja putnika nije kišilo. One usto nisu bile nauljene, masne ili na neki drugi način u velikoj mjeri zaprljane. Samo su se na posljednjim trima stepenicama nalazila pojedina onečišćenja nepoznate konzistencije u obliku točkica, ali se nije moglo utvrditi da su ta onečišćenja bila skliska pa čak ni da su na stepenicama bile zalijepljene žvakaće gume. Naposljetku, osoba JR vidjela je kako joj je suprug umalo pao, nakon čega je i sama pala na istom mjestu. Osim činjenice da nijedno od njih nije koristilo rukohvat, nije se moglo utvrditi zašto je tužiteljica pala.

15. S obzirom na te činjenice, a u skladu s austrijskim pravom, prvostupanjski sud je presudio da društvo Austrian Airlines nije povrijedilo svoju obvezu jamčenja sigurnosti. Zračni prijevoznik je dužan poduzeti samo one mjere koje se od njega mogu razumno očekivati. U tom pogledu, uporaba putničkih stepenica s površinama koje nisu skliske bila je dovoljna za bezopasan iskrcaj putnika. U svakom slučaju, svaki putnik treba gledati kuda hoda. Unatoč tomu što je netom vidjela da joj je suprug gotovo pao, osoba JR nije poduzela nikakve mjere opreza kako bi spriječila vlastiti pad. Bilo bi razumno da je zastala te se uhvatila za rukohvat prije silaska. Ona je isto tako mogla i potražiti pomoć svojeg supruga. Nekorištenje rukohvata, iako je uvidjela opasnost, znači da je pad pretežito bio njezina krivnja.

16. Osoba JR protiv te je presude podnijela žalbu Landesgerichtu Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu). Taj sud ističe da pitanje odgovornosti društva Austrian Airlines treba razmotriti ne s obzirom na austrijsko pravo, nego s obzirom na uvjete predviđene u Montrealskoj konvenciji. On u tom pogledu sumnja da pad poput onog koji je osoba JR doživjela čini „nesreću” u smislu članka 17. stavka 1. te konvencije, kako je definirana u presudi *Niki Luftfahrt*⁶. U svakom slučaju, pita oslobađa li nemar putnika – koji se nije držao za rukohvat – prijevoznika od odgovornosti u skladu s člankom 20. navedene konvencije.

⁶ Presuda od 19. prosinca 2019. (C-532/18, EU:C:2019:1127) (u daljnjem tekstu: presuda *Niki Luftfahrt*)

17. S obzirom na te okolnosti, Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu) odlučio je prekinuti postupak i Sudu uputiti sljedeća prethodna pitanja:

- „1. Treba li članak 17. stavak 1. [Montrealske konvencije] tumačiti na način da pojam ‚nesreća‘ u smislu te odredbe obuhvaća situaciju u kojoj putnik prilikom iskrcaja iz zrakoplova na posljednjoj trećini mobilnih putničkih stepenica iz nepoznatog razloga padne i pritom se ozlijedi, pri čemu povredu nije prouzročio predmet upotrijebljen za pružanje usluge putnicima u smislu [presude Niki Luftfahrt] i stepenice nisu imale nedostataka, a osobito nisu bile ni skliske?
2. Treba li članak 20. [Montrealske konvencije] tumačiti na način da se eventualna odgovornost zračnog prijevoznika u cijelosti isključuje ako je riječ o okolnostima poput onih opisanih u prvom [pitanju] i putnik se u trenutku pada nije držao za rukohvat stepenica?”

18. Sud je zahtjev za prethodnu odluku od 15. rujna 2020. zaprimio 10. studenoga 2020. Osoba JR, društvo Austrian Airlines, njemačka vlada i Europska komisija podnijeli su pisana očitovanja Sudu. Rasprava nije održana u ovom predmetu.

IV. Analiza

19. Montrealska konvencija je međunarodni ugovor koji sadržava ujednačena pravila o međunarodnom zračnom prijevozu. U njoj su, među ostalim, utvrđene obveze zračnih prijevoznika prema putnicima s kojima su sklopili ugovor o prijevozu. Budući da je tu konvenciju sklopila, među ostalima, Europska unija⁷, ona je sastavni dio pravnog poretka Unije od datuma na koji je stupila na snagu u odnosu na Uniju, to jest od 28. lipnja 2004. U skladu s time, Sud je od tog datuma nadležan donositi prethodne odluke u pogledu njezina tumačenja⁸.

20. Kako sud koji je uputio zahtjev pravilno ističe⁹, Montrealska je konvencija primjenjiva u glavnom postupku. Osoba JR sklopila je ugovor o prijevozu s društvom Austrian Airlines koji se odnosio na „međunarodni let” u smislu članka 1. konvencije, s obzirom na to da su polazište i odredište tog leta bili na državnom području dviju država stranaka, to jest u Helenskoj Republici i u Republici Austriji¹⁰.

21. Poglavlje III. Montrealske konvencije sadržava razne odredbe o odgovornosti zračnih prijevoznika. Osobito, članak 17. stavak 1. odnosi se na odgovornost u slučaju „smrti ili tjelesne povrede” putnika. U predmetnom slučaju nije sporno da fraktura i hematomi koje je osoba JR¹¹ zadobila kao putnica te za koje od društva Austrian Airlines zahtijeva naknadu štete čine takve „tjelesne povrede”.

⁷ Vidjeti bilješku 2. ovog mišljenja.

⁸ Vidjeti, osobito, presudu Niki Luftfahrt (t. 30. i navedena sudska praksa).

⁹ Vidjeti točku 16. ovog mišljenja.

¹⁰ Vidjeti točku 10. ovog mišljenja. Osim toga, s obzirom na to da je društvo Austrian Airlines, kako se čini, „zračni prijevoznik Zajednice” u smislu članka 2. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 2027/97 (to jest „zračni prijevoznik s valjanom operativnom licencijom koju mu je izdala država članica u skladu s odredbama [Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o izdavanju dozvola za zračne prijevoznike (SL 1992., L 240, str. 1.)]”), prvonavedena uredba se također primjenjuje. Međutim, kada je riječ o odgovornosti „zračnih prijevoznika Zajednice” za ozljede putnika, članak 3. stavak 1. te uredbe upućuje na relevantne odredbe Montrealske konvencije.

¹¹ Vidjeti točku 11. ovog mišljenja.

22. Potraživanja osobe JR stoga očitno spadaju u područje primjene članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. Osim toga, ta se odredba u takvim slučajevima primjenjuje *isključivo*. Naime, prema članku 29. konvencije, na kojoj god osnovi ili osnovama tužitelj temelji svoj odštetni zahtjev – nacionalno deliktno pravo, ugovorna odgovornost i slično – taj zahtjev mora ispunjavati uvjete i ograničenja odgovornosti predviđena tom konvencijom ili će biti odbijen. Drugim riječima, „ako u Konvenciji ne postoji pravni lijek za štetu, on uopće ne postoji”¹². Stoga, iako se odštetni zahtjev osobe JR temelji na austrijskim pravilima o građanskoj odgovornosti, njegov uspjeh u konačnici ovisi ne o sadržaju tih pravila, već o odgovarajućem tumačenju konvencije¹³.

23. U tom pogledu, članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije predviđa da se povrijeđeni putnik može pozivati na odgovornost zračnog prijevoznika „pod uvjetom da se nesreća koja je prouzročila [...] ozljedu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja”.

24. Kada su ti uvjeti ispunjeni, mogućnosti obrane koje prijevoznik ima na raspolaganju poprilično su ograničene te ovise o iznosu potraživane naknade štete. Ako vrijednost odštetnog zahtjeva ne premašuje 100 000 posebnih prava vučenja (*Special Drawing Rights*; u daljnjem tekstu: SDR)¹⁴, članak 21. stavak 1. Montrealske konvencije predviđa da zračni prijevoznik „ne može isključiti niti ograničiti svoju odgovornost”. Ako vrijednost odštetnog zahtjeva premašuje taj prag, prijevoznik može, u skladu s člankom 21. stavkom 2. konvencije, ograničiti¹⁵ svoju odgovornost ako dokaže, u bitnome, da on nije svojom krivnjom/nemarom uzrokovao povredu putnika. Nesporno je da potraživanje osobe JR ne premašuje 100 000 SDR-a, što znači da društvo Austrian Airlines u svakom slučaju nema na raspolaganju tu konkretnu mogućnost obrane.

25. Unatoč onomu što naizgled izričit tekst članka 21. stavka 1. Montrealske konvencije sugerira, prijevoznik u toj situaciji ipak ima jednu mogućnost obrane. On može isključiti ili ograničiti svoju odgovornost – samo – ako dokaže, u skladu s člankom 20. konvencije, da se šteta može *prispisati nemaru* tužitelja. Naime, ta se odredba primjenjuje na sve slučajeve štete obuhvaćene tom konvencijom, uključujući „tjelesne povrede” putnika, čak i ako vrijednost odštetnog zahtjeva ne premašuje 100 000 SDR-a¹⁶.

¹² Presuda House of Lords (Dom lordova, Ujedinjena Kraljevina) od 8. prosinca 2005., *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Re*, [2005] UKHL 72 (u daljnjem tekstu: presuda *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Re*), zaključak Lorda Scotta, t. 3.

¹³ Što su stranke glavnog postupka prvotno, a i sam prvostupanjski sud, prema svemu sudeći previdjeli (vidjeti točke 12. do 15. ovog mišljenja).

¹⁴ SDR je međunarodna rezervna valuta, koju definira i održava Međunarodni monetarni fond (MMF), a čija se vrijednost temelji na skupu nacionalnih valuta te dnevno fluktuiraju (vidjeti <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>).

¹⁵ Ako vrijednost potraživanja premašuje 100 000 SDR-a te prijevoznik dokaže da nije kriv, on je i dalje odgovoran za štetu do visine tog iznosa.

¹⁶ To jasno proizlazi iz zadnje rečenice članka 20., u kojoj je navedeno da se taj članak primjenjuje na „sve odredbe o odgovornosti u ovoj Konvenciji, uključujući stavak 1. članka 21.” Unatoč tomu, određene dvojbe u tom pogledu postoje kada je riječ o „zračnim prijevoznima Zajednice”. Naime, „informativna obavijest” iz Priloga Uredbi br. 2027/97 predviđa da „[z]račni prijevoznik *ne može osporavati zahtjeve za naknadu štete* u slučaju kada se radi o šteti do iznosa od 100 000 SDR-a [...]” (moje isticanje). Međutim, smatram da je tu samo riječ o manjkavoj formulaciji. *Kao prvo*, ponavljam da, kada je u pitanju odgovornost „zračnog prijevoznika Zajednice” prema putnicima, članak 3. stavak 1. Uredbe br. 2027/97 upućuje na odredbe Montrealske konvencije (vidjeti bilješku 10. ovog mišljenja). Uvjeti odgovornosti (uključujući mogućnosti obrane koje su na raspolaganju prijevoznima) u pravilu su oni koje predviđa ta konvencija. *Kao drugo*, jasno je da je zakonodavac Unije, kada je usvajanjem Uredbe br. 889/2002 mijenjao Uredbu br. 2027/97, htio ograničiti mogućnost „zračnih prijevoznika Zajednice” da se pozivaju na članak 21. stavak 2. te konvencije (vidjeti Prilog Uredbi br. 2027/97, u vezi s uvodnom izjavom 11. Uredbe br. 889/2002). Međutim, ništa ne upućuje na to da im je ujedno htio zabraniti korištenje mogućnostima obrane predviđenima u članku 20 te konvencije. Naprotiv, uvodna izjava 9. Uredbe br. 2027/97 nije ni izbrisana ni izmijenjena Uredbom br. 889/2002 te stoga još uvijek načelno predviđa da se „zračni prijevoznici Zajednice mogu osloboditi odgovornosti u slučaju sukrovnje dotičnog putnika”.

26. S obzirom na to, pitanja postavljena Sudu odnose se i na uvjete odštetnih zahtjeva (članak 17. stavak 1.) i na mogućnosti obrane od takvih zahtjeva (članak 20.). *Prvo pitanje* tiče se pravilnog tumačenja pojma „nesreća” u smislu prvonavedene odredbe. *Drugo pitanje* odnosi se na problematiku pripisivosti nemaru putnika u smislu potonje odredbe. Sud je već tumačio članak 17. stavak 1., osobito u predmetu Niki Luftfahrt. Članak 20. nije tumačio. Općenito, iz postojeće sudske prakse ne može se izvesti konačan odgovor na postavljena pitanja, iako se određene opće pouke mogu izvesti.

27. *Kao prvo*, pojmove iz Montrealske konvencije, kao što su „nesreća” i „nemar”, treba tumačiti *ujednačeno* i *autonomno*, u skladu s pravilima tumačenja općeg međunarodnog prava koja obvezuju Europsku uniju¹⁷.

28. U vezi s tim, *kao drugo*, te pojmove treba tumačiti slijedeći pravila običajnog međunarodnog prava, kako su kodificirana u Bečkoj konvenciji o pravu međunarodnih ugovora od 23. svibnja 1969.¹⁸ Relevantne odredbe Montrealske konvencije stoga treba tumačiti u dobroj vjeri, prema uobičajenom smislu izraza u njihovu kontekstu i u svjetlu predmeta i svrhe te konvencije¹⁹ – među kojima je „[jamčenje] zaštite interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu” uz istodobno održavanje „pravedne uravnoteženosti” između potonjih interesa i interesa zračnih prijevoznika²⁰.

29. Dodao bih, *kao treće*, da bi Sud, s obzirom na to da je on tek jedan od sudova nadležnih za tumačenje Montrealske konvencije te da ujednačena primjena te konvencije u svim državama strankama čini ideal kojem treba težiti, prilikom odlučivanja o pojmovima kao što su „nesreća” i „nemar” trebao uzimati u obzir odluke sudova tih država stranaka te ih koristiti kao inspiraciju²¹.

30. Postavljena ću pitanja u narednim odjeljcima razmatrati s obzirom na te opće napomene. Međutim, prije toga ću još nešto istaknuti, u vezi s činjenicama ovog predmeta. Iz odluke kojom je upućen zahtjev proizlazi da, iako su neke od tih činjenica nesporne, stranke glavnog postupka osporavaju druge činjenice, odnosno jesu li putničke stepenice bile mokre, masne ili nauljene i stoga skliske te je li to uzrokovalo pad osobe JR. Ne slažu se ni oko toga čini li okolnost da se osoba JR nije držala za rukohvat njezin nemar²². Unatoč tomu, nacionalni sudovi već su utvrdili i ocijenili sve te činjenice. Utvrdili su da stepenice nisu bile mokre niti na bilo koji drugi način manjkave, da stoga nije moguće dokazati zašto je osoba JR pala te da je doista bila nemarna²³. Sud mora na temelju tih utvrđenja pružiti zatraženo tumačenje²⁴. Ja ću u ovom mišljenju isto to učiniti.

¹⁷ Vidjeti, osobito, presudu Niki Luftfahrt (t. 32. i navedenu sudsku praksu).

¹⁸ Zbirka međunarodnih ugovora Ujedinjenih naroda, sv. 1155., str. 331. (u daljnjem tekstu: Bečka konvencija)

¹⁹ Vidjeti članak 31. Bečke konvencije i presudu Niki Luftfahrt (t. 31.).

²⁰ Vidjeti treću i petu uvodnu izjavu preambule Montrealske konvencije i presudu Niki Luftfahrt (t. 36. i navedena sudska praksa).

²¹ Vidjeti, po analogiji, presudu od 6. listopada 2020., Komisija/Mađarska (Visoko obrazovanje) (C-66/18, EU:C:2020:792, t. 92.). Nadalje, Konvencija o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, koja je potpisana u Varšavi 12. listopada 1929., a prethodila je Montrealskoj konvenciji, sadržavala je odredbe (članci 17. i 21.) koje su, unatoč nekim razlikama (vidjeti bilješku 77. ovog mišljenja), bile istovjetne članku 17. stavku 1. i članku 20. Montrealske konvencije. U skladu s time, pojmovi „nesreća” i „nemar” u smislu potonjih odredbi mogu se tumačiti s obzirom na nacionalne odluke donesene u pogledu prvonavedenih odredbi i obratno (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 odluke koje se odnose na Varšavsku konvenciju i na odluke koje se odnose na Montrealsku konvenciju.

²² Usporediti točke 12. i 13. ovog mišljenja.

²³ Vidjeti točku 14. ovog mišljenja.

²⁴ Naime, u prethodnom postupku pokrenutom na temelju članka 267. UFEU-a isključivo je na nacionalnim sudovima da odrede činjenični okvir sporova koje moraju riješiti (vidjeti, primjerice, presudu od 7. kolovoza 2018., Prenninger i dr. C-329/17, EU:C:2018:640, t. 27. i navedenu sudsku praksu).

A. O padovima i „nesrećama” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije (prvo pitanje)

31. Iz teksta članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije proizlaze dva kumulativna uvjeta. Da bi prijevoznik bio odgovoran, „tjelesne povrede” putnika moraju (i.) biti posljedica „nesreće” (ii.) koja se dogodila „u zrakoplovu” ili „u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja”.

32. Drugi uvjet u ovom predmetu nije sporan. Sud koji je uputio zahtjev pretpostavlja da je ispunjen te stoga u vezi s njim nije postavio niti jedno pitanje. Ipak, društvo Austrian Airlines to osporava pred Sudom. U bitnome ističe da pojmove „ukrcaj” i „iskrcaj” u smislu članka 17. stavka 1. Konvencije treba ograničiti na prelazak praga zrakoplova prilikom ukrcaja ili iskrcaja, to jest na zakoračivanje u zrakoplov ili iskoračivanje iz njega s putničkih stepenica ili aviomosta odnosno na njih. Stoga, kad je osoba JR pala na donjoj trećini stepenica, ona se više nije „iskrcavala”. Kako bih nacionalnom sudu pružio koristan odgovor, kratko ću se osvrnuti na taj argument.

33. Montrealska konvencija ne pruža nikakvu definiciju pojmova „ukrcaj” ili „iskrcaj” sadržanih u njezinu članku 17. stavku 1. Ipak, u skladu s pravilima tumačenja navedenima u točki 28. ovog mišljenja, ne vidim zašto bi se te pojmove usko tumačilo, kako društvo Austrian Airlines zagovara. *Kao prvo*, izraz „ukrcaj” u svojem se širem smislu načelno odnosi na radnju dovođenja putnika (ili tereta i sličnog) na zrakoplov (ili plovilo i slično) prije putovanja, dok „iskrcaj” podrazumijeva suprotno. *Kao drugo*, izraz „bilo koja radnja” iz članka 17. stavka 1.²⁵ govori da su sastavljači konvencije tim pojmovima htjeli obuhvatiti širok raspon situacija, a ne ograničiti ih na zakoračivanje u zrakoplov ili iskoračivanje s njega – pa čak ni na radnju uspona ili silaska po putničkim stepenicama. *Kao treće*, u vezi sa zadnje navedenim, može se tvrditi da „ukrcaj” i „iskrcaj” čine složene postupke u kontekstu modernog zračnog prijevoza, koji često uključuju mnogo ulaza/izlaza, hodnika, vozila i stepenica prije nego što putnik dođe do svojeg sjedala ili pak napokon kroči u neku zemlju. *Kao četvrto*, predmet i svrhe Montrealske konvencije također zahtijevaju široko tumačenje. Kad bi stajalište društva Austrian Airlines bilo točno, koristan učinak članka 17. stavka 1., nasuprot tomu, bio bi znatno ograničen. U skladu s time, nacionalni sudovi te pojmove smatraju toliko širokima da obuhvaćaju – u interesu putnika – događaje na pisti, u vozilima koja ih odvođe do zrakoplova ili zrakoplovnih terminala pa čak i u „sterilnim” područjima tih terminala, pod uvjetom da su – u interesu zračnih prijevoznika – putnici pod kontrolom osoblja prijevoznika kad ti događaji nastupe²⁶. Ukratko, pojam „iskrcaj” u smislu članka 17. stavka 1. očito uključuje silazak niz stepenice nakon slijetanja, ali nije na njega ograničen.

34. Problemi postoje u vezi s prvim uvjetom. U bitnome, sud koji je uputio zahtjev svojim prvim pitanjem pita obuhvaća li pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije situaciju u kojoj je putnik pao na stepenicama prilikom iskrcaja, iako se razlog njegova pada ne može utvrditi, a u svakom slučaju nije uzrokovan „predmetom upotrijebljenim za pružanje usluge putnicima” niti lošim stanjem ili skliskim stepenicama.

²⁵ U njemačkoj verziji Montrealske konvencije ne postoji istovjetan izraz („beim Ein- oder Aussteigen ereignet hat”). Iako je to vrijedno žaljenja, prema mojem je mišljenju nebitno. Naime, samo šest jezika na kojima je ta konvencija sastavljena (odnosno engleski, arapski, kineski, španjolski, francuski i ruski) kvalificirani su kao „vjerodostojni” i treba ih uzeti u obzir (vidjeti mišljenje nezavisnog odvjetnika H. Saugmandsgaard Øea u predmetu Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, t. 36). Čini se da su te „vjerodostojne” verzije dosljedne u tom pogledu. Vidjeti osobito španjolsku („cualquiera de la operaciones”) i francusku („toutes opérations”) verziju.

²⁶ Vidjeti, za više detalja, Naveau, J., Godfroid, M., Frühling, P., *Précis de droit aérien*, 2. izdanje, Bruylant, Bruxelles, 2006., str. 333.; Schmid, R., „Article 17”, u *Montreal Convention*, Kluwer, Netherlands, 2006., str. 50. do 86.; i Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5. izdanje, Wildy, Simmonds & Hill Publishing, London, 2013., str. 499. do 502.

35. Podsjećam na to da Montrealska konvencija ne sadržava definiciju pojma „nesreća” iz članka 17. stavka 1. Nacionalni sudovi u tom pogledu koriste definiciju koja je prije više od 30 godina utvrđena u odnosu na članak 17. Varšavske konvencije. Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država u svojoj je znamenitoj odluci *Air France protiv Saks*²⁷ taj pojam protumačio na način da obuhvaća „neočekivan ili neuobičajen događaj ili pojavu koja je izvanjska u odnosu na putnika”. Sud je u presudi *Niki Luftfahrt* pružio vlastitu definiciju. Naveo je da se pojam „nesreća” u skladu s njegovim uobičajenim značenjem smatra „nepredviđenim, štetnim i nenamjernim događajem”²⁸. Jedina bitna razlika između tih dviju definicija leži u kriteriju „izvanjskosti”, koji je prisutan u prvoj definiciji, ali naizgled izostaje iz potonje, čemu ću se vratiti u nastavku²⁹.

36. Iz većine nacionalnih odluka te iz presude *Niki Luftfahrt* usto proizlazi da se, s obzirom na to da je prijevoznik za povrede putnika na temelju članka 17. stavka 1. odgovoran „isključivo pod uvjetom” da su uzrokovane „nesrećom” koja se dogodila u zrakoplovu ili tijekom ukrcaja ili iskrcaja, u taj pojam ne smiju „gurati” nikakvi drugi uvjeti, jer bi se u suprotnome iskrivila jednostavna logika te odredbe.

37. Osobito, *kao prvo*, kako je Sud izričito naveo u toj presudi, odgovornost prijevoznika na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije ne ovisi o tome je li putnikova povreda nastala zbog ostvarenja rizika koji je uobičajeno svojstven zračnom prijevozu. Iako su neki nacionalni sudovi zauzeli suprotno stajalište, Sud je pravilno istaknuo da izvođenje takvog uvjeta iz pojma „nesreća” ne bi bilo u skladu ni s njegovim uobičajenim smislom ni s ciljevima konvencije³⁰. U skladu s time, argument društva *Austrian Airlines* da je pad niz stepenice – nedvojbeno – svakodnevna opasnost irelevantan je za davanje odgovora na pitanje suda koji je uputio zahtjev.

38. *Kao drugo*, smatram da ni okolnost je li putnikovu povredu uzrokovao „predmet upotrijebljen za pružanje usluge putnicima”, kako je sud koji je uputio zahtjev spomenuo u svojem prvom pitanju, nije relevantna, ali valja reći, u obranu tog suda, da u tom pogledu postoje određene dvojbe. Uostalom, Sud je u presudi *Niki Luftfahrt* doista naveo da pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. „obuhvaća sve situacije koje se dogode u zrakoplovu u kojima je *predmet upotrijebljen za pružanje usluge putnicima prouzročio tjelesnu povredu putnika*”³¹.

39. Međutim, uvelike sumnjam da je Sud tim navodom htio odnosni pojam ograničiti novim uvjetom, koji nije prisutan u članku 17. stavku 1., netom nakon što je jedan drugi uvjet odbacio u toj istoj presudi³². Umjesto toga, taj je navod, prema mojem mišljenju, zamišljen kao apstraktan opis okolnosti o kojima je bila riječ u tom predmetu a koje su uključivale šalicu za jednokratnu uporabu s vrućom kavom koju je posluživalo kabinsko osoblje koja se prevrnula sa sklopivog stolića i putnici nanijela opekline. Mnogi događaji u zrakoplovu ili tijekom ukrcaja ili iskrcaja

²⁷ Presuda US Supreme Courta (Vrhovni sud SAD-a) od 4. ožujka 1985., 470 U. S. 392 (1985.) (u daljnjem tekstu: presuda *Air France protiv Saks*)

²⁸ Presuda *Niki Luftfahrt* (t. 35.)

²⁹ Vidjeti točke 52. i 53. ovog mišljenja.

³⁰ Vidjeti presudu *Niki Luftfahrt* (t. 41.).

³¹ Presuda *Niki Luftfahrt* (t. 43. i izreka)

³² Vidjeti točku 37. ovog mišljenja.

moгу odgovarati definiciji „nesreće” navedenoj u točki 35. ovog mišljenja, čak i ako ne uključuju „predmete upotrijebljene za pružanje usluge putnicima”, i obratno. Stoga nije relevantno je li, u predmetnom slučaju, uzrok pada osobe JR bio takav „predmet”³³.

40. *Kao treće*, protivno onomu što društvo Austrian Airlines prema svemu sudeći navodi, odgovornost prijevoznika na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije ne može ovisiti o njegovoj krivnji/nemaru. Iako to može biti uvjet odgovornosti u nacionalnom deliktnom/ugovornom pravu, u tekstu navedene odredbe ne upućuje se ni na jedan element te vrste. Podsjećam, bitno je to je li se „nesreća” dogodila u određenim situacijama te je taj pojam objektivan. Stoga, činjenica da je društvo Austrian Airlines u predmetnom slučaju posvetilo razumnu pažnju kako bi spriječilo ozljedu osobe JR³⁴ nije relevantna za potrebe odlučivanja o tome je li tu povredu uzrokovao takav događaj³⁵.

41. To tumačenje potvrđuje analiza čitavog sustava odgovornosti u slučaju „tjelesne povrede” putnika koji je uspostavljen Montrealskom konvencijom. Podsjećam na to da krivnja/nemar prijevoznika odnosno, bolje rečeno, njezin izostanak može igrati ulogu u fazi *obrane* u skladu s člankom 21. stavkom 2. te konvencije. Prijevoznik ponekad može ograničiti svoju odgovornost tako da dokaže da, *iako se „nesreća” jest dogodila*, on nije kriv za povredu³⁶. U skladu s time, krivnja/nemar nikako ne može biti dio tog pojma.

42. *Ukratko*, „pravo pitanje” na koje treba odgovoriti je usko. Svodi se na sljedeće: je li povredu putnika uzrokovao događaj koji odgovara objektivnoj definiciji „nesreće” navedenoj u točki 35. ovog mišljenja?

43. Osoba JR, njemačka vlada i Komisija smatraju da na to pitanje treba potvrdno odgovoriti u ovom predmetu. Slijedeći definiciju koju je Sud pružio, one ističu da je pad poput onog koji je osoba JR doživjela očito „štetan” i „nenamjerman” događaj. Nadalje, iako opasnost od pada na putničkim stepenicama uvijek postoji te ljudi doista ponekad na njima padaju, to se ipak smatra „nepredviđenim” događajem kada do njega dođe³⁷.

44. S druge strane, društvo Austrian Airlines smatra da na to pitanje treba niječno odgovoriti. Ono u bitnome ističe da u predmetnom slučaju nije bilo „nesreće” s obzirom na to da žaliteljčin pad nije uzrokovalo ništa „neočekivano”, „neuobičajeno”, ili „nepredviđeno”. Putnici se redovito spuštaju putničkim stepenicama nakon leta. Osim toga, uzimajući u obzir činjenično stanje iz glavnog postupka, nije bilo ničeg neuobičajenog, kao što je neočekivana razlika u visini između poda zrakoplova i stepenica, niti je bilo manjkavosti ili stvari koje bi ih učinilo skliskima. Čini se da se sud koji je uputio zahtjev s time slaže.

45. Ta suprotstavljena stajališta odražavaju različitost pristupa koje nacionalni sudovi koriste u sličnim okolnostima.

³³ Suprotno tumačenje dovelo bi do neopravdane razlike u postupanju u sličnim situacijama. Ako jedan putnik nenamjerno povrijedi drugog putnika tako da po njemu prolije vrući napitak, kvalifikacija takvog događaja kao „nesreće” ne bi trebala ovisiti o tome je li uključivao šalicu za jednokratnu uporabu koju je prijevoznik stavio na raspolaganje ili šalicu za višekratnu uporabu koju je putnik ponio sa sobom.

³⁴ Vidjeti točku 15. ovog mišljenja.

³⁵ Vidjeti presudu Air France protiv Saks: „Pri ocjenjivanju je li se ‚nesreća’ dogodila [...] ispituje se priroda događaja koji je *uzrokovao* povredu, a ne pažnja koju je prijevoznik posvetio kako bi spriječio povredu.”

³⁶ Vidjeti točku 24. ovog mišljenja.

³⁷ To vrijedi iako je, u predmetnom slučaju, osobu JR upozorila činjenica da je njezin suprug gotovo pao. Pitanje je li osoba JR trebala biti opreznija s obzirom na to da je vidjela tu nezgodu treba uzeti u obzir tek u fazi ocjenjivanja pripisivosti njezina nemara u smislu članka 20. Montrealske konvencije.

46. Naime, neke nacionalne odluke slijede logiku koju zagovaraju osoba JR, njemačka vlada i Komisija. Prema tim odlukama, pad putnika *načelno čini „nesreću”* u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije³⁸.

47. Ostale nacionalne odluke – koje, koliko mi je poznato, čine pretežitu većinu – slijede logiku koju zagovara društvo Austrian Airlines. Prema tim odlukama, „nesrećom” se ne smatra svaki pad i povreda i putnika. Ključno je pitanje *zašto je osoba pala*. Čini se da je o „nesreći” riječ kada je pad izazvan neočekivanim ili neuobičajenim čimbenikom, koji je izvanjski u odnosu na putnika. Primjerice, postojanje „nesreće” je priznato u situacijama u kojima se putnik poskliznuo i pao na putničkim stepenicama zbog prisutnosti snijega/leda ili vode na njima³⁹, njihova iznenadnog pomicanja⁴⁰ ili zbog neočekivane razlike u visini između poda zrakoplova i aviomosta⁴¹. Putnike koji su pali u zrakoplovu zato što su se poskliznuli na mrlju od sapuna u toaletu⁴² ili zato što je drugi putnik iznenada stao na njihovo stopalo⁴³ također se smatralo žrtvama „nesreća”. S druge strane, odštetni zahtjevi su odbijeni kada je putnik pao zbog nepoznatog razloga⁴⁴ ili isključivo zbog svojeg ranijeg zdravstvenog stanja⁴⁵.

48. Prema mojem mišljenju, pravilna je ona logika na kojoj se temelji drugi pristup, zbog više razloga.

49. *Kao prvo*, iako se u svakodnevnom govoru izraz „nesreća” često povezuje s izrazom „povreda”, to u Montrealskoj konvenciji nije slučaj. U njezinu članku 17. stavku 1. razlikuje se između „tjelesnih povreda” koje je putnik pretrpio i „nesreće” koja ih je uzrokovala. Stoga je potrebno odvojiti *uzrok* i *posljedicu*. Naginjem stajalištu da čin pada nije *uzrok*, već *posljedica* nečeg drugog: to je reakcija osobe na neki okidač.

50. Stoga, kada se pitamo je li se „nesreća” dogodila, ne možemo gledati samo pad, a da ne promotrimo što ga je izazvalo. Podsjećam na to da, u skladu s člankom 17. stavkom 1., tužitelj mora dokazati da je „nesreća” uzrokovala njegovu povredu. „Pao sam” je preslabo objašnjenje u tom pogledu.

³⁸ Vidjeti, primjerice, presudu Cour d'appela de Nouméa (Žalbeni sud u Nouméi, Francuska) od 21. siječnja 2014., 13/00203.

³⁹ Vidjeti presudu United States Court of Appeals, Ninth Circuit (Savezni žalbeni sud, deveti okrug, Sjedinjene Američke Države) od 19. travnja 1993., Gezzi protiv British Airways Plc, 991 F.2d 603 (9th Cir. 1993) i presudu High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (United Kingdom) (Visoki sud, Engleska i Wales, Odjel *Queen's Bench* (Upravni sud), Ujedinjena Kraljevina) od 31. srpnja 2019., Carmelo Labbadia protiv Alitalia (Societa Aerea Italiana S.p.A), [2019] EWHC 2103 (Admin).

⁴⁰ Vidjeti presudu Court of Appeals, New South Wales (Australia) (Žalbeni sud New South Walesa, Australija) od 20. kolovoza 2009., Air Link Pty Ltd protiv Paterson, [2009] NSWCA.

⁴¹ Vidjeti presudu Wandsworth County Courta (Okružni sud u Wandsworthu, Ujedinjena Kraljevina) od 20. listopada 2007., Singhal protiv British Airways Plc, [2007] 10 WLUK 552.

⁴² Vidjeti presudu United States District Courta, C. D. California (Savezni okružni sud, središnji okrug Kalifornije, Sjedinjene Američke Države) od 20. ožujka 2006., Sharma protiv Virgin Atlantic Airways, 31 Avi 17, 539 (CD Cal, 2006).

⁴³ Vidjeti presudu United States District Courta, N. D. California (Savezni okružni sud, sjeverni okrug Kalifornije, Sjedinjene Američke Države) od 26. kolovoza 2003., Kwon protiv Singapore Airlines, 356 F. Supp. 2d 1041 (N. D. Cal. 2003).

⁴⁴ Vidjeti osobito presudu United States District Courta, S. D. Florida, Miami Division, (Savezni okružni sud, južni okrug Floride, Sjedinjene Američke Države) od 4. rujna 2008., Ugaz protiv American Airlines, Inc., 576 F.Supp.2d 1354; presudu Court of Appeals (England & Wales) (Civil division) (United Kingdom) (Žalbeni sud, Engleska i Wales, Građanski odjel, Ujedinjena Kraljevina) od 18. prosinca 2008., Beverley Anne Barclay protiv British Airways Plc, [2008] EWCA Civ 1419 (u daljnjem tekstu: presuda Beverley Anne Barclay protiv British Airways Plc), i presudu Cour de cassationa (Kasacijski sud, Francuska) od 15. siječnja 2014., 11-27.962.

⁴⁵ Vidjeti presudu Court of Appeals (England & Wales) (Civil division) (United Kingdom) (Žalbeni sud, Engleska i Wales, Građanski odjel) od 16. travnja 1997., Chaudhari protiv British Airways Plc, [1997] 4 WLUK 221.

51. *Kao drugo*, u vezi s tim zadnjim elementom, mnogi razlozi mogu navesti osobu da nenamjerno padne i povrijedi se. Oni u odnosu na tu osobu mogu biti „unutarnji” – kao što je gubitak svijesti zbog njezina zdravstvenog stanja – ili „izvanjski” – kao što je neočekivan susret sa skliskom površinom.

52. U tom mi se pogledu čini poprilično očitim da putnik ne može od zračnog prijevoznika zahtijevati naknadu štete na temelju članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije kada u zrakoplovu ili tijekom ukrcaja ili iskrcaja padne zbog razloga koji su sasvim „unutarnji” u odnosu na njega⁴⁶. Primjerice, iako moždani udar zasigurno jest – da upotrijebim formulaciju Suda – „nepredviđen, štetan i nenamjeran događaj”, on ne može smisleno činiti „nesreću” u smislu te odredbe. Ista logika vrijedi i za putnika koji se onesvijestio zbog svojeg ranijeg zdravstvenog stanja te je posljedično pao i ozlijedio se.

53. Postoji razlog zbog kojeg nacionalni sudovi, kako sam istaknuo u točki 35. ovog mišljenja, u pojam „nesreća” dosljedno uvrštavaju kriterij „izvanjskosti”. Iako se temelji na svojem uobičajenom smislu, taj je pojam i dalje autonoman te je u međunarodnom ugovoru upotrijebljen radi postizanja konkretne svrhe uključujući, podsjećam, „[jamčenje] zaštite interesa korisnika u međunarodnom zračnom prijevozu” uz istodobno održavanje „pravedne uravnoteženosti interesa”⁴⁷. Stoga ga treba tumačiti s obzirom na tu svrhu. U tom pogledu, nacionalni sudovi pravilno smatraju da sastavljači Montrealske konvencije nisu namjeravali zračne prijevoznike učiniti odgovornima za ranije zdravstvene probleme putnika koji su se slučajno očitovali u zrakoplovu ili tijekom ukrcaja ili iskrcaja⁴⁸. S obzirom na to, iako kriterij „izvanjskosti” naizgled izostaje iz definicije koju je Sud pružio u presudi Niki Luftfahrt, ozbiljno sumnjam da je Sud namjeravao odbaciti ga⁴⁹.

54. Stoga, putnika treba smatrati žrtvom „nesreće” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije samo ako je njegov pad izazvan nekim „izvanjskim” čimbenikom. Međutim, budući da je svaka povreda posljedica niza uzroka, dovoljno je da neki dio tog niza čini takav čimbenik⁵⁰.

55. *Kao treće*, podsjećam na to da događaj, kako bi ga se smatralo „nesrećom”, mora biti „neočekivan” ili „neuobičajen” ili da upotrijebim istoznačnicu kojom se Sud poslužio, „nepredviđen”. U tom pogledu iz ustaljene nacionalne sudske prakse proizlazi da nije riječ o „nesreći” kada je povreda posljedica konkretne, osobne ili posebne reakcije putnika na uobičajeno, redovno i očekivano upravljanje zrakoplovom ili opremom za ukrcaj i iskrcaj⁵¹. Čini

⁴⁶ Vidjeti Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, *Re*, Lord Mance, t. 56.

⁴⁷ Vidjeti točku 28. ovog mišljenja.

⁴⁸ Vidjeti Naveau, J., Godfroid, M., Frühling, P., *op. cit.*, str. 331.

⁴⁹ Sud ga možda nije spomenuo zato što to nije smatrao potrebnim učiniti u tom predmetu. Ili je u točki 38. presude Niki Luftfahrt moguće pronaći neko drugo objašnjenje za taj propust. Sud je u toj točki istaknuo da je, u nekom trenutku tijekom sastavljanja Montrealske konvencije, odlučeno da će se ukloniti posljednja rečenica prvotnog nacrtu članka 17. stavka 1., kojom se predviđalo da prijevoznik nije odgovoran „ako su smrt ili ozljede putnika posljedica njegovog zdravstvenog stanja”. U tom pogledu, iz izjave koju su predstavile norveška i švedska delegacija proizlazi da su one tu rečenicu htjele ukloniti jer bi njezino zadržavanje poremetilo ravnotežu uključenih interesa na štetu putnika (vidjeti DCW Doc No. 11, 4/5/99). Međutim, čini mi se da izjava dviju delegacija nije dovoljna da opravda stajalište da su sastavljači konvencije htjeli uklanjanjem te rečenice učiniti zračne prijevoznike odgovornima za „unutarnje” događaje koji mogu zadesiti putnika, a osobito ne za očitovanje njihovih osobnih zdravstvenih problema ako ne bi bilo nikakve izvanjske „nesreće” koja bi te probleme uzrokovala ili pogoršala. Ništa u ostatku tih pripremnih akata ne ide tomu u prilog.

⁵⁰ Vidjeti, u tom pogledu, presudu Air France protiv Saks. Moguće je da povredi putnika, zajedno s izvanjskim čimbenikom koji je izazvao njegov pad, doprinese zdravstveno stanje putnika (primjerice, ako je on zbog svojeg zdravstvenog stanja bio osobito nestabilan na nogama i slično). Događaj treba smatrati „nesrećom” u smislu članka 17. stavka 1. neovisno o toj činjenici. Moguće je i da putnik svojem padu doprinese nemarkom (primjerice, ako je nosio japanke). Međutim, to spada u područje primjene članka 20. (vidjeti moju analizu drugog pitanja).

⁵¹ Vidjeti presudu Air France protiv Saks, i presudu Beverley Anne Barclay protiv British Airways Plc, t. 36.

mi se da je Sud prihvatio taj pristup u presudi *Altenrhein Luftfahrt*⁵². Utvrdio je da putnica koja je pretrpjela tešku povredu leđa zbog takozvanog „grubog slijetanja” nije bila žrtva „nesreće” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije, jer je to slijetanje bilo dio uobičajenog rada zrakoplova te ga stoga nije bilo moguće smatrati „nepredviđenim”⁵³.

56. U skladu s time, da bi prijevoznik bio odgovoran, pad putnika mora biti posljedica nečega što nije njegova vlastita reakcija na uobičajeno upravljanje zrakoplovom ili prethodno spomenutom opremom. Naime, ako putnik padne zato što mu redovan tlak zraka unutar kabine zrakoplova uzrokuje vrtoglavicu, ne vidim zašto bi to trebalo tretirati drukčije u usporedbi s ozljedom leđa o kakvoj je bila riječ u predmetu *Altenrhein Luftfahrt*. Smatram da činjenica da se putnik u prvom slučaju srušio na pod, dok je putnica u drugom slučaju ostala sjediti, nije relevantna.

57. Naravno, odgovor na pitanje je li nešto „nepredviđeno” ili pak uobičajeno, redovno i očekivano ovisi o tome iz koje perspektive gledamo. U tom pogledu, nacionalni sudovi uglavnom gledaju iz perspektive oštećenika⁵⁴. Međutim, Sud je u predmetu *Altenrhein Luftfahrt* odbio to učiniti, jer je inače moglo doći do „paradoksalnog rezultata” u smislu da bi se isti događaj smatrao „nepredviđenim” te stoga „nesrećom” u odnosu na određene putnike, ali ne i u odnosu na neke druge. Sud se nije poslužio ni perspektivom prijevoznika. Umjesto toga, odlučio se za objektivniju perspektivu te utvrdio da je odnosno „grubo slijetanje” bilo uobičajeno, redovno i očekivano jer nije prekoračilo granice predviđene bitnim zahtjevima u pogledu rada odnosnog zrakoplova⁵⁵.

58. Slažem se da je potrebna određena objektivnost. Usvajanje subjektivne perspektive jedne ili druge zainteresirane strane ne dovodi uvijek do uravnoteženog ishoda⁵⁶. Međutim, standardi predmetnog sektora, uključujući bitne zahtjeve u pogledu upravljanja zrakoplovom ili opremom za ukrcaj ili iskrcaj, ne trebaju, iako su ponekad relevantni, biti presudan čimbenik. Primjerice, ako putnik padne i povrijedi se u zrakoplovu zbog iznenadne turbulencije zraka, smatram da treba zaključiti da je povredu uzrokovao „nepredviđen” događaj te stoga „nesreća”, neovisno o tome je li ta turbulencija premašila granice predviđene u bitnim zahtjevima.

59. Prema mojem mišljenju, „neočekivanu”, „neuobičajenu”, ili „nepredviđenu” prirodu događaja koji je uzrokovao povredu treba, umjesto toga, ocijeniti iz perspektive nezainteresiranog promatrača, to jest hipotetskog putnika, koji ima određena ranija – i dobra/pozitivna – iskustva sa zračnim putovanjima⁵⁷. Takav promatrač, primjerice, zasigurno ne bi očekivao da će pronaći neku stranu tvar ili predmet – vodu, snijeg, ulje, koru banane i slično – na podu kabine zrakoplova ili na putničkim stepenicama.

60. *Ukratko*, o „nesreći” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije riječ je kada je pad putnika izazvan – barem djelomično – nekim čimbenikom koji je „izvanjski” u odnosu na tog putnika. Nadalje, taj čimbenik mora biti „neočekivan” ili „neuobičajen”, (drugim riječima

⁵² Presuda od 12. svibnja 2021. (C-70/20, EU:C:2021:379) (u daljnjem tekstu: presuda *Altenrhein Luftfahrt*)

⁵³ Vidjeti, u tom pogledu, *ibid.*, točke 37. do 40.

⁵⁴ Vidjeti *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, Re*, Lord Scott, t. 14.

⁵⁵ *Ibid.*, t. 35. i 37. do 40.

⁵⁶ Usvajanje perspektive oštećenika može biti nerazumno štetno za zračne prijevoznike, zbog razloga koje je Sud naveo u presudi *Altenrhein Luftfahrt* (t. 35.). Usvajanje perspektive prijevoznika bi pak bilo nerazumno štetno za putnike. Naime, događaje poput proljevanja vrućeg napitka po putniku ili poskliznuće putnika na masnu mrlju može se smatrati „uobičajenima”, „očekivanim” ili „predvidljivima”, jer su zračni prijevoznici naviknuti na bacanje smeća i proljevanje tekućina u njihovim zrakoplovima.

⁵⁷ Vidjeti, za slično stajalište, presudu Supreme Courta of Victoria (Court of Appeal) (Vrhovni sud Victorije (Žalbeni sud), Australija) u predmetu *Qantas protiv Poveyja*, [2003] VSCA 227, Ormiston, JA, t. 200. do 203.

„nepredviđen”) iz perspektive nezainteresiranog promatrača. To je osobito slučaj kada pad uključuje prisutnost neke tvari ili predmeta koji nisu dio redovnog upravljanja zrakoplovom ili opremom za ukrcaj i iskrcaj.

61. Stoga, prema mojem mišljenju, kada se putnik posklizne i padne na masnu mrlju na podu kabine zrakoplova, na putničkim stepenicama koje su varljivo prekrivene snijegom ili zbog drugih sličnih okolnosti, posljedična povreda uzrokovana je „nesrećom” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. S druge strane, kada putnik padne, kao što je osoba JR pala u okolnostima iz glavnog postupka, na putničkim stepenicama koje nisu skliske, manjkave ili na bilo koji drugi način neuobičajeno opasne te kada usto nije dokazano da je pad izazvan nekim drugim „neočekivanim” ili „neuobičajenim”, (ili „nepredviđenim”) čimbenikom – iznenadnom prazninom između zrakoplova i stepenica i sličnim – nije riječ o takvoj „nesreći”. Taj je pad ništa više nego konkretna, osobna ili neobična – i neobjašnjiva – reakcija putnika na uobičajenu, redovnu i očekivanu funkciju tih stepenica⁵⁸.

62. Smatram da bi se bilo koje drugo tumačenje protivilo svrsi Montrealske konvencije⁵⁹. Osobito, ako bi se pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. shvaćalo, kako zagovaraju osoba JR, njemačka vlada i Komisija, na način da obuhvaća svaki štetan i nenamjeran pad putnika, neovisno o čimbeniku koji ga je izazvao, područje primjene te odredbe nerazumno bi se proširilo na štetu zračnih prijevoznika⁶⁰.

63. Naime, tada bi zračni prijevoznici odgovarali za događaje koji su posljedica razloga koji sežu od ranijih zdravstvenih problema do puke nespretnosti putnika. U tom pogledu, to bi ih učinilo odgovornima za gotovo svaku štetu koja nastane u njihovim zrakoplovima ili tijekom ukrcaja ili iskrcaja, iako su sastavljači Montrealske konvencije izričito upotrijebili izraz „nesreća” u članku 17. stavku 1., a ne „događaj”, kako bi suzili kategorije odštetnih zahtjeva koje putnici mogu podnijeti u pogledu „tjelesnih povreda”⁶¹. Takve bi događaje bilo teško predvidjeti i nemoguće spriječiti. Na taj način bi se stoga zračnim prijevoznicima mogao nametnuti znatan teret naknade štete, koji bi bilo teško odrediti te koji bi se očito protivio delikatnoj ravnoteži interesa koja je uspostavljena tom konvencijom⁶².

64. Točno je da, kako osoba JR i Komisija ističu, članak 20. Montrealske konvencije zračnim prijevoznicima daje mogućnost obrane u slučajevima nemara koji se može pripisati putniku. Ta ih odredba doista može osloboditi od odgovornosti u određenim okolnostima, kada pad uključuje tužiteljjev nemar. Ipak, on nije od naročite pomoći u mnogim situacijama u kojima se takav nemar ne može dokazati – primjerice, kada putnik padne nasred piste zbog nepoznatog razloga ili kada je pad isključiva posljedica njegova ranijeg zdravstvenog stanja⁶³.

⁵⁸ Vidjeti, za slično stajalište, Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *op. cit.*, str. 495. i 496. Vidjeti, za isto rješenje u odnosu na gotovo istovjetno činjenično stanje, presudu Cour de cassationa (Kasacijski sud) od 8. listopada 2014., 13-24.346.

⁵⁹ Vidjeti točku 28. ovog mišljenja.

⁶⁰ Vidjeti, po analogiji, presudu *Altenrhein Luftfahrt* (t. 36.).

⁶¹ Vidjeti presudu *Niki Luftfahrt* (t. 37.). U skladu s time, iako je Sud upotrijebio izraz „objektivna odgovornost” kako bi opisao članak 17. stavak 1. (vidjeti točku 36. te presude), smatram da taj izraz nije prikladan. Točno je da tužitelj ne mora dokazati krivnju/nemar prijevoznika kako bi potkrijepio svoj zahtjev (vidjeti točku 40. ovog mišljenja). Međutim, odgovornost koja proizlazi iz članka 17. stavka 1. ne temelji se na riziku koji je posljedica djelatnosti zračnog prijevoznika. Umjesto toga, ona u sebi sadržava određeni element krivnje prijevoznika kada se „nesreća” dogodi u zrakoplovu ili tijekom ukrcaja ili iskrcaja. Smatra se da je prijevoznik podbacio u organizaciji putovanja ili u brizi za putnike tijekom putovanja. Ako bi se odgovornost temeljila na „riziku”, a ne na „krivnji”, zračni prijevoznici ne bi mogli ograničiti svoju odgovornost tako da dokažu nepostojanje svoje krivnje/nemara (vidjeti članak 21. stavak 2.) te bi pripisivost nemara putniku (vidjeti članak 20.) bila irelevantna (vidjeti *Giemulla, E., „Article 20 – Exoneration”, u Montreal Convention, Kluwer, Netherlands, 2006., str. 2. i 3.*).

⁶² Vidjeti, za isto stajalište, presudu *Beverley Anne Barclay protiv British Airways Plc*, t. 32. do 34.

⁶³ Osim ako prijevoznik može dokazati da je putnik bio nemaran kad je riječ o njegovu zdravstvenom stanju ili da samo letenje u takvom zdravstvenom stanju čini nemar, što bi vjerojatno bilo izrazito teško, ako ne i nemoguće, dokazati u većini slučajeva.

65. Nasuprot tomu, tumačenje pruženo u ovom mišljenju ne nameće, prema mojem mišljenju, zračnim prijevoznicima takav teret⁶⁴, a pritom omogućuje putnicima „jednostavnu i brzu” naknadu štete, kako Sud zahtijeva u presudi Niki Luftfahrt⁶⁵. Pojam „nesreće” je širok te teret koji tužitelj snosi u skladu s člankom 17. stavkom 1. nije znatan. On samo mora dokazati – uspješno – da je postojao nekakav „neočekivan” ili „neuobičajen” čimbenik, izvanjski u odnosu na njega, koji je uzrokovao njegov pad ili mu doprinio – kao što je prisutnost snijega na putničkim stepenicama – ništa manje, ali isto tako ništa više. Tužitelj ne mora dokazati zašto se nešto neočekivano ili neuobičajeno dogodilo – zašto je bilo snijega na stepenicama ili bilo što drugo⁶⁶. Osobito, on ne mora dokazati, kako proizlazi iz točke 40. ovog mišljenja, da se odnosni čimbenik može pripisati krivnji/nemaru prijevoznika – taj čimbenik može biti posljedica ponašanja treće strane ili više sile.

66. S obzirom na navedeno, smatram da na prvo pitanje treba odgovoriti na način da pojam „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije obuhvaća situaciju u kojoj je putnik tijekom iskrcaja pao na putničkim stepenicama, pod uvjetom da je pad izazvan nekim neočekivanim ili neuobičajenim čimbenikom koji je izvanjski u odnosu na putnika.

B. O obrani koja se temelji na pripisivosti nemara putniku u smislu članka 20. Montrealske konvencije (drugo pitanje)

67. Jedna je stvar je li se „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije *dogodila*. Druga je stvar je li za tu „nesreću” *moгуće dodijeliti naknadu štete*. Iako to načelno jest slučaj, podsjećam na to da članak 20. te konvencije omogućuje prijevozniku da se brani ističući da je riječ o nemaru koji se može pripisati putniku.

68. U tom kontekstu, sud koji je uputio zahtjev svojim drugim pitanjem u bitnome pita treba li, u skladu s tom odredbom, a u okolnostima poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku, činjenica da se putnik koji je tijekom iskrcaja pao na putničkim stepenicama nije držao za rukohvat osloboditi zračnog prijevoznika od njegove odgovornosti i, ako treba, u kojoj mjeri.

69. Naravno, Sud na drugo pitanje neće morati odgovoriti ako na prvo pitanje odgovori na način predložen u ovom mišljenju. Naime, u tom bi slučaju sud koji je uputio zahtjev morao odbiti potraživanje osobe JR – jer se ne bi dokazalo da je njezinu povredu uzrokovala „nesreća” – bez razmatranja pitanja pripisivosti povrede nemaru te osobe. Na drugo ću se pitanje stoga tek podredno osvrnuti.

70. Općenito govoreći, članak 20. Montrealske konvencije djeluje, ovisno o okolnostima, kao djelomična ili potpuna obrana od, među ostalim, odštetnog zahtjeva zbog „tjelesnih povreda” utemeljenog na članku 17. stavku 1. Naime, on omogućuje prijevozniku da se djelomično ili čak u cijelosti oslobodi od odgovornosti koja proizlazi iz potonje odredbe. To jest, sud će primijeniti djelomičan ili potpun odbitak iznosa naknade štete koju bi inače dodijelio tužitelju.

⁶⁴ Istovremeno, to tumačenje potiče zračne prijevoznike – u interesu putnika – da se bore protiv svih vanjskih čimbenika koji mogu dovesti do štetnih poskliznuća ili spoticanja u njihovim zrakoplovima ili na povezanoj opremi.

⁶⁵ Vidjeti točku 40. te presude.

⁶⁶ Vidjeti presudu Court of Appeals, New South Wales (Žalbeni sud New South Walesa, Australija) od 20. kolovoza 2009., Air Link Pty Ltd protiv Patersona, [2009] NSWCA, t. 121.

71. Kad je riječ, konkretnije, o uvjetima oslobođenja od odgovornosti, članak 20. usredotočen je na situaciju u kojoj je „šteta uzrokovana ili se može pripisati nemaru ili drugom štetnom djelovanju ili propustu osobe koja traži naknadu”⁶⁷. U skladu s time, postupanje putnika, bilo u obliku „djelovanja” ili „propusta”, mora ne samo biti dio niza uzroka koji su doveli do njegove povrede, nego usto mora sadržavati određeni element „nemara” ili druge vrste „štetnog” ponašanja. Prijevoznik snosi teret dokazivanja u tom pogledu⁶⁸.

72. Ti pojmovi „štetnog djelovanja ili propusta” i „nemara” nisu definirani u Montrealskoj konvenciji. Podsjećam na to da ih unatoč tomu treba ujednačeno i autonomno tumačiti, u skladu s pravilima tumačenja navedenima u točki 28. ovog mišljenja. Relevantne smjernice pružaju i opća načela koja proizlaze iz propisa država stranaka i Unije⁶⁹.

73. Izraz „štetno” uobičajeno se smatra širim sinonimom za nepošteno, nezakonito, škodljivo ili vrijedno osude⁷⁰, dok „nemar” konkretno označava nedavanje potrebne pažnje i pozornosti nekome ili nečemu za koga ili za ono za što ste odgovorni. U ostatku mišljenja ću se usredotočiti na drugi pojam, jer se „drugo štetno djelovanje ili propust” u smislu članka 20. Montrealske konvencije najvjerojatnije odnosi na neko namjerno tužiteljevo postupanje; drugim riječima, na situaciju o kojoj nije riječ u predmetnom slučaju.

74. U kontekstu članka 20., kako njemačka vlada i Komisija pravilno ističu, poanta nije u tome je li tužitelj propustio posvetiti potrebnu pažnju i pozornost zračnom prijevozniku, nego je li to propustio učiniti u odnosu na vlastitu zaštitu⁷¹. Općenito govoreći, osoba djeluje nemarno ako ne postupa s „razumnom pažnjom” u danoj situaciji. Ukratko, prijevoznik mora dokazati da putnik u danim okolnostima nije posvetio „razumnu pažnju” svojoj sigurnosti te da je time uzrokovao svoju povredu ili joj doprinio. Na pitanje što je „razumno” odgovara se objektivno, uspoređujući stvarno postupanje dotične osobe s načinom na koji bi u istoj situaciji postupila – hipotetska – razumno pažljiva osoba⁷².

75. Društvo Austrian Airlines u glavnom je postupku istaknulo dva temelja moguće pripisivosti povrede nemaru putnice: *kao prvo*, činjenicu da se osoba JR nije držala za rukohvat putničkih stepenica kako bi umanjila opasnost od pada, iako je netom svjedočila kako joj je suprug gotovo pao; *kao drugo*, činjenicu da nije odlučila potražiti pomoć u obližnjoj bolnici odmah nakon pada, nego je otputovala kući prije nego što je to učinila, što je možda pogoršalo njezine povrede –

⁶⁷ Ili osobe od koje potječe tužiteljevo pravo. Budući da je u predmetnom slučaju oštetni zahtjev podnijela putnica koja je pretrpjela tjelesne povrede, govorit ću samo o nemaru tužitelja/putnika.

⁶⁸ S druge strane, u pogledu dokazivanja primjenjuju se nacionalna pravila države kojoj pripada sud koji odlučuje u sporu (ili „*lex fori*”), podložno načelima djelotvornosti i ekvivalentnosti (vidjeti, po analogiji, presudu od 9. srpnja 2020., *Vueling Airlines C-86/19*, EU:C:2020:538, t. 38. do 40.).

⁶⁹ Naime, pripisivost štete nemaru oštećenika zajedničko je obilježje deliktних i ugovornih prava država stranaka. Vidjeti, za države članice Europske unije, 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., svezak IV., knjiga VI. (*Non contractual liability arising out of damage caused to another*), str. 3636. do 3656. Osim toga, taj je pojam priznat u pravu Unije. Vidjeti, primjerice, u području izvanugovorne odgovornosti Europske unije, presudu od 19. svibnja 1992., Mulder i dr./Vijeće i Komisija (C-104/89 i C-37/90, EU:C:1992:217, t. 33.). Vidjeti također Uredbu (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL 2007., L 315, str. 14.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 10., str. 143. i ispravak SL 2017., L 123, str. 135.), Prilog I., glava IV., poglavlje 1., članak 26. stavak 2. točka (b).

⁷⁰ Kako njemačka vlada ističe, tužiteljevo postupanje ne mora činiti povredu nekog pravnog pravila. Formulacija članka 20. šira je od toga.

⁷¹ Vidjeti analogijom American Restatement of Torts, drugo izdanje, t. 463.b.

⁷² Objektivni standard razumno pažljive osobe često se pojavljuje u propisima država stranaka. Vidjeti, primjerice, u francuskom i talijanskom pravu, poprilično staromodne pojmove „*bon père de famille*” i „*buon padre di famiglia*” (*bonus pater familias*) i, u anglosaksonskom pravu (*common law*), pojam „razumnog čovjeka”. Također vidjeti, za primjer u pravu Unije, pojam „dobar gospodarstvenik” (vidjeti presudu od 12. srpnja 2011., *L’Oréal i dr. C-324/09*, EU:C:2011:474, t. 120. i 122.).

drugim riječima – nije „ublažila svoju štetu”⁷³. Obje su te okolnosti, prema mojem mišljenju, relevantne za potrebe članka 20. Montrealske konvencije. Međutim, sud koji je uputio zahtjev ne pita čine li takve okolnosti doista nemar putnika. On je zapravo uvjeren da čine, barem kada je riječ o nedržanju za rukohvate. Kako sam objasnio u točki 30. ovog mišljenja, nije moja uloga da dovodim to utvrđenje u pitanje. Unatoč tomu, iznijet ću dvije napomene u vezi s time.

76. *Kao prvo*, kako već proizlazi iz točke 74. ovog mišljenja, pitanje je li putnik djelovao nemarno u danoj situaciji izrazito je činjenične prirode. Primjerice, činjenica da se putnik koji je tijekom iskrcaja pao na putničkim stepenicama nije držao za rukohvat može ponekad, ali ne uvijek, značiti da mu se može pripisati nemar⁷⁴. Odgovor na pitanje bi li razumno pažljiva osoba tako postupila u jednakoj situaciji ovisi o svim pratećim okolnostima, kao što je broj putnika na stepenicama, je li kišilo, je li dotična osoba snosila veći rizik od pada zato što je bila umorna nakon dugog puta, jer je nosila težak kofer ili nemirno dijete u svojim rukama i slično. Isto tako, činjenica da putnik nije zatražio liječničku pomoć odmah nakon pada ponekad može činiti njegov propust da ublaži nanesenu mu štetu. Međutim, to ovisi o raznim okolnostima kao što je, primjerice, koliko se povreda činila teškom u danom trenutku, je li osoblje prijevoznika povrijeđenu osobu obavijestilo o ili usmjerilo prema dostupnim liječničkim uslugama ili čak je li putnikov liječnik opće medicine daleko.

77. To me dovodi do *drugog* elementa. Sud ponekad odgovara na pitanja oblikovana s obzirom na veoma podroban i specifičan skup činjenica. Sudska praksa koja se odnosi na pojam „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta [...] ⁷⁵ najbolji je primjer te tendencije. U takvim predmetima Sud često odlučuje, u praksi, o tome čini li dani skup činjenica „izvanredne okolnosti”⁷⁶. S poštovanjem pozivam Sud da to ne čini kad je riječ o članku 20. Montrealske konvencije. U suprotnom bi mogao biti preplavljen zahtjevima za prethodnu odluku u kojima bi ga se tražilo da ocjenjuje raznolike scenarije specifičnih činjeničnih stanja. Umjesto toga, on samo treba odrediti apstraktne i opće kriterije za primjenu te odredbe i propustiti nacionalnim sudovima da odlučuju.

78. Kad je pak riječ o pravnim posljedicama koje treba izazvati utvrđenje pripisivosti nemara, članak 20. Montrealske konvencije predviđa da je⁷⁷ „prijevoznik [...] u cijelosti ili djelomično oslobođen svoje odgovornosti [...] u mjeri u kojoj je [tužitelj] nemar ili štetno djelovanje ili propust prouzročio štetu ili joj je pridonio”.

79. Sud koji je uputio zahtjev pita na koji način tu logiku treba primijeniti u glavnom postupku. Budući da on smatra, s jedne strane, da je osoba JR nemarno postupila ne držeći se za rukohvat te da, s druge strane, društvo Austrian Airlines nije bilo nemarno⁷⁸, zašto se prijevoznika ne bi u

⁷³ Vidjeti točke 13. do 15. ovog mišljenja.

⁷⁴ Vidjeti presudu High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) (United Kingdom) (Visoki sud, Engleska i Wales, Odjel *Queen’s Bench*, (Upravni sud) (Ujedinjena Kraljevina) od 31. srpnja 2019., Carmelo Labbadia protiv Alitalie (Societa Aerea Italiana S.p.A), [2019] EWHC 2103 (Admin), t. 43. i 44.

⁷⁵ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. 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.). Podsjećam na to da, prema toj odredbi, zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu od 600 eura predviđenu člankom 7. te uredbe u slučaju otkazivanja leta ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog „izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete”.

⁷⁶ On na taj način balansira po tankoj liniji koja razdvaja tumačenje prava Unije (za što je Sud nadležan u okviru prethodnog postupka) od njegove primjene (za što nije nadležan). U tom pogledu dijelim stajališta koja je nezavisni odvjetnik M. Bobek izrazio u svojem mišljenju u predmetu Consorzio Italian Management i Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:291, t. 139. do 149.).

⁷⁷ Nasuprot tomu, članak 21. stavak 1. Varšavske konvencije predviđa da sud *može*, u mjeri u kojoj *lex fori* to propisuje, prijevoznika osloboditi od odgovornosti ako se dokaže da se putniku može pripisati nemar.

⁷⁸ Vidjeti točke 15. i 40. ovog mišljenja.

cijelosti oslobodilo od odgovornosti za „nesreću” koja se dogodila žaliteljici⁷⁹? Zapravo je potrebno odgovoriti na pitanje na koji način treba odlučiti o stupnju oslobođenja od odgovornosti – u smislu hoće li ono biti potpuno ili djelomično te, ako je ono djelomično, koliko će iznositi – koji prijevozniku treba priznati u danom slučaju u kojem je dokazano da se nemar može pripisati putniku.

80. To je složeno pitanje. Naime, obrana u obliku pozivanja na pripisivost nemara putniku obično je prisutna u tradicionalnim modelima odgovornosti, koji se temelje na krivnji. Kada su i štetnik i oštećenik krivnjom učinili nešto što je doprinijelo šteti potonjeg, odgovornost se raspodjeljuje među njima, s obzirom na njihove udjele u doprinosu šteti, te se iznosi naknade štete sukladno tomu izračunavaju⁸⁰. Međutim, u kontekstu odštetnog zahtjeva zbog „tjelesnih povreda” utemeljenog na članku 17. stavku 1. Montrealske konvencije, ako krivnja/nemar prijevoznika, za razliku od tužiteljeva nemara, nisu relevantni⁸¹, na koji se način onda može provesti takva raspodjela odgovornosti?

81. U pravnoj teoriji ne postoji istinski zadovoljavajući odgovor na tu zagonetku. Međutim, na praktičnoj se razini rješenje sastoji, prema mojem mišljenju, u ocjenjivanju mjere u kojoj je povredu putnika uzrokovala (i.) relevantna „nesreća” odnosno (ii.) njegov vlastiti nemar. Ono se svodi na komparativno ispitivanje uzročnosti, koje također trebaju provesti nacionalni sudovi⁸². U konačnici, obrana pozivanjem na pripisivost nemaru putnika pitanje je pravičnosti. Ne bi bilo pravično da prijevoznik u cijelosti odgovara za povredu putnika samo zato što je „nesreća” dio niza uzroka koji su doveli do te povrede, a da je pritom i sâm putnik doprinio svojoj povredi. Ta obrana kao takva doprinosi osiguravanju „uravnoteženosti interesa” kojoj su težili sastavljači Montrealske konvencije.

82. Primjerice, kada putnik tijekom iskrcanja padne na putničkim stepenicama zbog (i.) činjenice da se poskliznuo na neočekivani komad snijega na stepenicama i (ii.) činjenice da se nije držao za rukohvat – ako se to smatra nemarom u danim okolnostima – njegov udio u raspodjeli odgovornosti treba, u skladu s pravičnosti, osloboditi prijevoznika od *dijela* odgovornosti koji mu članak 17. stavak 1. Montrealske konvencije inače nameće za „nesreću”. U tom kontekstu, okolnost da se putnik nije držao za rukohvat vjerojatno treba tretirati jednako kao propust osobe koja je sudjelovala u automobilskoj nesreći koju je uzrokovala treća strana da stavi sigurnosni pojas: to je doprinos šteti koji opravdava djelomično smanjenje naknade štete koja će se dodijeliti. S druge strane, potpuno oslobođenje prijevoznika od odgovornosti treba biti ograničeno na slučajeve tužiteljeva teškog nemara⁸³.

83. S obzirom na navedeno, smatram da na drugo pitanje treba odgovoriti na način da se članak 20. Montrealske konvencije primjenjuje, u kontekstu zahtjeva na temelju članka 17. te konvencije, ako tužitelj nije posvetio razumnu pažnju u svrhu svoje sigurnosti te je zbog toga uzrokovao svoju povredu ili joj doprinio. To trebaju ocijeniti nacionalni sudovi, s obzirom na sve

⁷⁹ Taj način razmišljanja pretpostavlja, naravno, da pad osobe JR nije „nesreća” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije.

⁸⁰ Vidjeti, primjerice, Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 (Zakon o zakonodavnoj reformi (Pripisivosti nemara) (c. 28.), članak 1.

⁸¹ Vidjeti točke 24. i 40. ovog mišljenja.

⁸² Vidjeti, u tom pogledu, presudu United States District Courta, S. D. New York (Okružni sud SAD-a za južni okrug New Yorka) od 7. srpnja 1992., Eichler protiv Lufthansa German Airlines, 794 F. Supp. 127 (S. D. N. Y. 1992), t. 3. do 5. Stoga, ne treba uspoređivati odnosne postupke putnika i prijevoznika, kao što je sud koji je uputio zahtjev učinio.

⁸³ Primjerice, ako je putnik prilikom spuštanja niz putničke stepenice nosio japanke, nosio dva teška kofera i gledao u nebo te se zbog toga poskliznuo na mokar dio koji bi inače lako izbjegao. Međutim, ponavljam da, prema mojem mišljenju, kada tužitelj padne zbog nepoznatih razloga, kao što je slučaj u ovom predmetu, nije riječ o „nesreći” u smislu članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije. Ako Sud usvoji drukčiji pristup, predlažem da upotrijebi logiku koju zagovaraju sud koji je uputio zahtjev i njemačka vlada. Ako je isključivo tužiteljev nemar doveo do pada, prijevoznika treba u cijelosti osloboditi od odgovornosti koja proizlazi iz te „nesreće”.

okolnosti slučaja. Stupanj oslobođenja prijevoznika od odgovornosti ovisi o mjeri u kojoj je tužiteljevu povredu uzrokovala (i.) relevantna „nesreća” odnosno (ii.) njegov vlastiti nemar. Potpuno oslobođenje prijevoznika od odgovornosti ograničeno je na slučajeve tužiteljeva teškog nemara.

V. Zaključak

84. S obzirom na sva prethodna razmatranja, predlažem da Sud na prethodna pitanja koja je uputio Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) odgovori na sljedeći način:

1. Članak 17. stavak 1. 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., treba tumačiti na način da pojam „nesreća” u smislu te odredbe obuhvaća situaciju u kojoj je putnik tijekom iskrcaja pao na putničkim stepenicama, pod uvjetom da je pad izazvan nekim neočekivanim ili neuobičajenim čimbenikom koji je izvanjski u odnosu na putnika.
2. Članak 20. te konvencije treba tumačiti na način da se primjenjuje, u kontekstu zahtjeva na temelju članka 17. te konvencije, ako tužitelj nije posvetio razumnu pažnju u svrhu svoje sigurnosti te je zbog toga uzrokovao svoju povredu ili joj doprinio. To trebaju ocijeniti nacionalni sudovi, s obzirom na sve okolnosti slučaja. Stupanj oslobođenja prijevoznika od odgovornosti ovisi o mjeri u kojoj je tužiteljevu povredu uzrokovala (i.) relevantna „nesreća” odnosno (ii.) njegov vlastiti nemar. Potpuno oslobođenje prijevoznika od odgovornosti ograničeno je na slučajeve tužiteljeva teškog nemara.