

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-70/20 – 1

Predmet C-70/20

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

12. veljače 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Oberster Gerichtshof (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

30. siječnja 2020.

Podnositeljica revizije:

YL

Druga stranka u revizijskom postupku:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud, Austrija) [*omissis*] u predmetu tužiteljice YL, [Austrija], [*omissis*] protiv tuženika Altenrhein Luftfahrt GmbH, Flughafen Wien [Austrija] [*omissis*], radi 68 858 eura uvećano za kamate i troškove te utvrđenja (vrijednost predmeta spora 5000 EUR), donio je u postupku povodom revizije tužiteljice protiv presude Oberlandesgerichta Wien (Visoki zemaljski sud u Beču, Austrija), kao žalbenog suda, od 29. travnja 2019. [*omissis*], kojom je potvrđena presuda Handelsgerichta Wien (Trgovački sud u Beču, Austrija) od 23. siječnja 2019. [*omissis*], [*omissis*]

Rješenje

I. U skladu s člankom 267. UFEU-a Sudu Europske unije upućuje se sljedeće prethodno pitanje: **[orig. str. 2.]**

Je li grubo slijetanje koje ipak još uvijek spada u područje uobičajenog rada zrakoplova, a koje dovodi do ozljede putnika, nesreća u smislu članka 17. stavka 1. *Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom*

prijevozu zaključene u Montrealu 28. svibnja 1999., koju je Europska zajednica potpisala 9. prosinca 1999., a u njezino ime odobrilo Vijeće svojom Odlukom 2001/539/EZ od 5. travnja 2001.?

II. [prekid postupka] [omissis]

Obrazloženje:

1. Činjenično stanje:

Tužiteljica je 20. ožujka 2014. bila putnica na letu koji je tuženik obavio iz Beča za St. Gallen/Altenrhein (Švicarska). Pri slijetanju je uređaj za snimanje podataka o letu zabilježio okomito opterećenje od 1,8 G. Takvo se slijetanje subjektivno može doživjeti grubim. Međutim, uzimajući u obzir i mjernu toleranciju sa stajališta aerotehnike, to je slijetanje (još) bilo u području uobičajenog rada zrakoplova koje prema navodima proizvođača zrakoplova seže do opterećenja od 2 G. Nepravilnost u postupanju pilota nije se mogla utvrditi. Sa stajališta aerotehnike u zračnoj je luci St. Gallen/Altenrhein zbog njezina alpskog položaja grubo slijetanje sigurnije od previše mekog.

2. Argumentacija i zahtjevi stranaka: [orig. str. 3.]

Tužiteljica tvrdi da joj je prilikom slijetanja nastupio prolaps intervertebralnog diska i zahtijeva naknadu štete pozivajući se na članak 17. Montrealske konvencije (MK). „Grubo” slijetanje tužiteljica smatra nesrećom u smislu članka 17. MK-a.

Tuženik tvrdi da je slijetanje bilo u okviru uobičajenog područja rada zrakoplova. Nadalje navodi da je stoga riječ o tipičnom događaju tijekom leta, a ne o nesreći u smislu članka 17. MK-a.

3. Dosadašnji postupak:

Prvostupanjski sud odbio je tužbeni zahtjev. Taj sud smatra da se za odgovornost u skladu s člankom 17. MK-a zahtijeva postojanje nesreće koja se pretpostavlja samo u slučaju „iznimno grubog slijetanja”. Međutim, to u ovom predmetu nije bio slučaj. Uobičajeni događaji zračnog prijevoza, u koje se ubrajaju i grubo slijetanje ili snažno kočenje, prema mišljenju tog suda ne opravdavaju odgovornost, jer putnik (očito se misli: prosječan putnik) takve događaje poznaje i s njima računa.

Žalbeni sud tu je odluku potvrdio. Taj sud smatra da i grubo slijetanje iznimno može biti nesreća u smislu članka 17. MK-a. Međutim, to prema njegovu mišljenju pretpostavlja znatno prekoračenje graničnih vrijednosti koje je proizvođač odredio za opterećenje podvozja i nosećih dijelova zrakoplova.

Uobičajeno slijetanje, poput ovog o kojem je riječ u predmetnom postupku, stoga isključuje pretpostavku nesreće.

Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) mora odlučiti o reviziji tužiteljice protiv te presude. Tužiteljica i dalje zastupa shvaćanje da je bila riječ o nesreći na kojoj se temelji odgovornost tuženika. Ako je to točno, Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) morao bi ukinuti odluke nižestupanjskih sudova. Prvostupanjski sud bi u tom slučaju morao **[orig. str. 4.]** donijeti zaključke o pitanju je li prolaps intervertebralnog diska tužiteljice uistinu bio prouzročen slijetanjem. To pitanje do sada nije bilo ispitano jer su nižestupanjski sudovi zaniijekali odgovornost tuženika već zbog samog nepostojanja nesreće.

4. Pravne osnove:

4.1. Odgovornost tuženika mora se ocijeniti u skladu s Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija, MK). Primjena te konvencije proizlazi iz toga da su se mjesto polaska i mjesto odredišta leta nalazili u različitim državama (Austrija, Švicarska) tako da je u smislu članka 1. MK-a riječ o međunarodnom prijevozu.

4.2. Europska zajednica je Montrealsku konvenciju potpisala 9. prosinca 1999. te je ona potom u njezino ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. Ta je konvencija (stoga) sastavni dio pravnog poretka Unije uslijed čega je Sud Europske unije pozvan u prethodnom postupku odlučiti o njezinu tumačenju (Sud Europske unije, predmet C-6/14, *Wucher Helicopter GmbH*).

4.3. Sporno je tumačenje članka 17. stavka 1. MK-a:

Prijevoznik je odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika isključivo pod uvjetom da se nesreća koja je prouzročila smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.

U skladu s tom odredbom prijevoznik odgovara do granice odgovornosti u skladu s člankom 21. stavkom 1. MK-a, koja prema tužbenom zahtjevu u ovom predmetu nije dosegnuta, i to bez **[orig. str. 5.]** obzira na svoju krivnju, pri čemu on svoju odgovornost može osporavati samo još na način da istakne prigovor podijeljene odgovornosti u skladu s člankom 20. MK-a. Navedeni članak 17. MK-a u biti odgovara članku 17. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu potpisane u Varšavi tako da se za potrebe tumačenja i nadalje može primijeniti sudska praksa koja se odnosi na tu odredbu.

5. Obrazloženje zahtjeva za prethodnu odluku:

5.1. Pretpostavka odgovornosti u skladu s člankom 17. stavkom 1. MK-a je šteta na osobama (smrt ili tjelesna ozljeda) koja je prouzročena „nesrećom”; nesreća

mora biti *conditio sine qua non* za štetu. Odlučujuće je stoga postojanje „nesreće”. Taj se pojam u Konvenciji ne definira. Stoga se postavlja pitanje obuhvaća li taj pojam i „grubo” slijetanje do kojeg dođe, međutim, (još) u „području uobičajenog rada”. To pak znači da opterećenje podvozja i nosećih dijelova ne premaši granične vrijednosti u slučaju čijih je prekoračenja prema navodima proizvođača potrebna tehnička provjera zrakoplova. Senat (vijeće) u ovom kontekstu pod „grubim” slijetanjem razumijeva ono koje, za razliku od slučaja „mekog” slijetanja, podvozje zrakoplova ne može u velikoj mjeri apsorbirati te putnik takvo slijetanje može znatno više osjetiti.

5.2. Sud Europske unije u svojoj je odluci C-532/18, *GN*, t. 34. utvrdio da se u pogledu pojma „nesreće” treba uputiti na njegovo „uobičajeno značenje”. Pritom je riječ o „nepredviđenom, nenamjernom, štetnom događaju” („*un évènement involontaire dommageable imprévu*”). Čini se kako ta formulacija ukazuje na to da je bitna putnikova perspektiva o [orig. str. 6.] predviđanju događaja („*imprévu*”, ne „*imprévisible*”). Slično poput Suda Europske unije formulira i US Supreme Court (Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država). Taj sud pod „nesrećom” podrazumijeva „unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger”, dakle neočekivan ili neuobičajeni vanjski događaj u odnosu na putnika (*Air France v. Saks* [1986.], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Barem je prema tom tekstu („ili”) dovoljno da je događaj bio neočekivan, nije morao još dodatno biti i neuobičajen. Odluke njemačkog Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) isto tako idu u tom smjeru i u obzir uzimaju (samo) „iznenadnost” događaja [*omissis*].

Te bi se formulacije mogle razumjeti na način da nije bitna objektivna nepredvidljivost ili neuobičajenost štetnog događaja, nego samo to da je taj događaj vanjski, da je nastupio iznenadno i da putnik s tim nije računao (vidjeti *Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* [2005.] UKHL 72., t. 14.: „It is important to bear in mind that the ‚unintended and unexpected’ quality of the happening in question must mean ‚unintended and unexpected’ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the ‚accident’ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.”).

U slučaju tako (ekstenzivnog) tumačenja stoga nesreće ne bi bilo samo ako je šteta prouzročena [orig. str. 7.] uobičajenim radom zrakoplova, a da nije došlo do nenadanog i za putnika iznenađujućeg događaja. To je posebice slučaj ako šteta nastupi uslijed uobičajenog tlaka zraka u kabini (*Air France v. Saks*: gubitak sluha; *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation*: tromboza). S druge strane, i slabe ili srednje turbulencije, koje kao takve nisu ni neuobičajene ni nepredvidljive, mogle bi se u slučaju time prouzročenih šteta kvalificirati kao nesreća [*omissis*]. Isto bi trebalo vrijediti i za tvrdo slijetanje koje se, kao u ovom predmetu, (još uvijek) nalazi u okvirima normalnog rada zrakoplova, ali je ipak

iznenadno i neočekivano te (prema tvrdnjama tužiteljice koje je još potrebno ispitati) rezultira tjelesnom ozljedom.

5.3. Suprotno tomu, ponajprije se u francuskoj sudskoj praksi u obzir uzima nepredvidljivost događaja (Cour de cassation [*omissis*]: „*évènement extérieur, soudain et imprévisible*”). Stoga ne mora biti riječ samo o vanjskom („*extérieur*”), iznenadnom („*soudain*”) i sa stajališta putnika neočekivanom, nego i o nepredvidljivoj događaju („*imprévisible*”), dakle objektivno neuobičajenom događaju. U tom slučaju ne bi trebalo naknaditi štete koje nastupaju uslijed događaja koji spadaju u uobičajen i predvidljiv rad zrakoplova (u tom smislu osobito mišljenje nezavisnog odvjetnika *Saugmandsgaarda*, predmet C-532/18, t. 44., koji, međutim, u tom smislu tumači i američku i njemačku sudsku praksu). **[orig. str. 8.]**

Slično se shvaćanje zastupa i u literaturi njemačkog govornog područja: odgovornost se ne može temeljiti na uobičajenim, radom zrakoplova prouzročnim i prihvatljivim događajima [*omissis*]. Grubo slijetanje stoga se treba smatrati nesrećom samo ako su znatno prekoračene granične vrijednosti za opterećenje podvozja i nosećih dijelova zrakoplova koje je odredio proizvođač [*omissis*].

U tom su smislu District Court for the Southern District of New York (Okružni sud Južnog okruga New Yorka) [*omissis*] i Landgericht Düsseldorf (Zemaljski sud u Düsseldorfu) [*omissis*] odlučili da zrakoplovna kompanija ne odgovara u slučaju „rutinskog slijetanja” (District Court) (Okružni sud) odnosno u slučaju slijetanja koji je „još u okvirima normalnog” (Landgericht) (Zemaljski sud).

5.4. Potonje navedeno shvaćanje očito se temelji na ocjeni da događaji koji se (još) ubrajaju u uobičajen rad zrakoplova u pravilu ne dovode do tjelesne ozljede, pa ni ako nastupe iznenada i neočekivano. To se posebice odnosi na „gruba” slijetanja (vidjeti *Truitt*, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce [*omissis*]: „[...] airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.”). Ako ipak dođe do ozljede, u pravilu se smatra da postoji posebna predispozicija putnika koja se **[orig. str. 9.]** kao daljnji uzrok štete pribraja događaju. Navedena predispozicija u tom slučaju ne spada u područje rizika zrakoplovne kompanije (vidjeti u tom smislu općenito mišljenje nezavisnog odvjetnika *Saugmandsgaarda*, predmet C-532/18, t. 44.).

6. Prema shvaćanju Oberster Gerichtshofa (Vrhovni sud), tom shvaćanju u načelu treba dati prednost. Točno je da navedeno shvaćanje rezultira time da granične vrijednosti koje je odredio proizvođač zrakoplova posredno određuju tumačenje pojma „nesreća”. Međutim, njime se ostvaruje primjerena ravnoteža između interesa putnika i zrakoplovne kompanije, sprječava se gomilanje sporova po osnovi odgovornosti (vidjeti C-532/18, t. 37.) i, osim toga, ono upravo zbog poveznice s konkretnim graničnim vrijednostima ima prednost jednostavnosti. Pa

ipak, iz prikazanog obrazloženja ne proizlazi *acte clair*. Stoga je Oberster Gerichtshof (Vrhovni sud) kao sud posljednjeg stupnja obvezan uputiti zahtjev za prethodnu odluku.

II. [postupovna informacija] [omissis]

[potpisi] [omissis]

RADNI DOKUMENT