

Predmet C-589/20**Zahtjev za prethodnu odluku****Datum podnošenja:**

10. studenoga 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landesgericht Korneuburg (Austrija)

Datum odluke kojom se podnosi zahtjev:

15. rujna 2020.

Tužiteljica i žaliteljica:

JR

Tuženik i druga stranka u žalbenom postupku:

Austrian Airlines AG

REPUBLICA AUSTRIJA

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija)
[omissis]

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu) kao žalbeni sud [omissis] u predmetu tužiteljice JR [omissis] protiv tuženika **Austrian Airlines AG**, [omissis] Wien-Flughafen, [omissis] radi 4 675 eura uvećano za kamate i troškove [omissis] povodom tužiteljčine žalbe protiv presude Bezirksgerichta Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija) od 15. ožujka 2020. [omissis] na sjednici s koje je isključena javnost donio je

r j e š e n j e

I. U skladu s člankom 267. UFEU-a, Sudu Europske unije upućuju se sljedeća **prethodna pitanja**:

[1.] Treba li članak 17. stavak 1. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, zaključene u Montrealu 28. svibnja 1999., koju je Europska zajednica potpisala 9. prosinca 1999., a koja je u njezino ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. tumačiti na način **da**

pojam [orig. str. 2] „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 povrijedi, pri čemu povredu nije prouzročio predmet upotrijebljen za pružanje usluge putnicima u smislu odluke Suda od 19. prosinca 2019., C-532/18, i stepenice nisu bile u lošem stanju, a osobito nisu bile ni skliske?

2. Treba li članak 20. Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, zaključene u Montrealu 28. svibnja 1999., koju je Europska zajednica potpisala 9. prosinca 1999., a koja je u njezino ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. tumačiti na način **da se eventualna odgovornost zrakoplovne prijevoznčke tvrtke u cijelosti isključuje ako je riječ o okolnostima poput onih opisanih u točki 1. i putnik se u trenutku pada nije držao za rukohvat stepenica?**

II. [omissis] [prekid]

O b r a z l o ž e n j e

Tužiteljica je s tuženikom sklopila ugovor o zračnom prijevozu. Ona je 30. svibnja 2019. zajedno sa svojim suprugom AK i dvogodišnjim sinom [omissis] letjela iz Soluna za Beč. Let je obavio tuženik. **[orig. str. 3.]**

Tužiteljica je sa svojom obitelji čekala pri iskrcaju te je pustila da se prvo iskrcaju drugi putnici. Ona je bila među posljednjim putnicima koji su napustili zrakoplov. Za iskrcaj su na stražnjem dijelu zrakoplova, kao i na njegovu prednjem dijelu, postavljene mobilne putničke stepenice. Tužiteljica i njezina obitelj za iskrcaj su koristili stepenice na prednjoj strani zrakoplova. Prije njih te je stepenice za iskrcaj koristilo otprilike 60 putnika. Od tih otprilike 60 putnika nitko se nije poskliznuo ni požalio na sklisko mjesto na stepenicama.

Stepenice na prednjoj strani zrakoplova bile su od metala i nisu bile natkrivene. Gazišta su se sastojala od strukturiranog lima s dijagonalnom strukturom i bila su dovoljno široka da dvije osobe mogu istodobno silaziti jedna do druge. Na svakoj se strani stepenica nalazio rukohvat. Stepenice su bile u besprijekornom stanju i nisu ukazivale na postojanje nikakvih nedostataka ili oštećenja. Gazišta su bila vlažna jer je prije toga kišilo, no nisu bila skliska. U trenutku iskrcaja nije kišilo. Gazišta nisu bila ni masna ni sluzava, niti su bila na neki drugi način u velikoj mjeri zaprljana. Samo su se na posljednje tri stepenice nalazila pojedina točkasta onečišćenja nepoznate konzistencije. Nije se moglo utvrditi ni da su na gazištima bile zalijepljene žvakaće gume ni da su ta manja onečišćenja bila skliska. Strukturirana površina gazišta osigurava posebnu protukliznost. U zračnoj luci Wien-Schwechat takve se stepenice stalno koriste. U zračnoj luci Wien-Schwechat nisu raspoložive natkrivene stepenice. Riječ je o certificiranoj opremi koju je potvrdio i TÜV (Technischer Überwachungsverein, Udruga za tehnički nadzor). **[orig. str. 4.]**

Pri iskrcaju je AK išao naprijed i pritom je u svakoj ruci držao po jednu ručnu prtljagu, odnosno kofer s kotačima. Tužiteljica je u svojoj desnoj ruci držala ručnu torbu te je svojeg sina uzela za lijevu ruku. AK je na donjoj trećini stepenica gotovo pao, međutim, taj je pad ipak mogao spriječiti. Tužiteljica je uočila taj događaj, ali je potom sama pala na tom istom mjestu na kojem je njezin suprug gotovo pao te je lijevom podlakticom udarila na rub stepenica. Ni AK ni tužiteljica nisu koristili rukohvat. Tužiteljica je pri padu zadobila frakturu lijeve podlaktice i hematom na stražnjici. Nije se moglo utvrditi zašto je tužiteljica pala.

Tužiteljica zahtijeva isplatu iznosa u visini od 4 675 eura uvećano za 4 % kamata od 10. kolovoza 2019. i u svrhu obrazloženja uglavnom navodi da su stepenice bile tako skliske da se prije nje već njezin suprug poskliznuo te je nekoliko stepenica padao, ali se nije povrijedio. Tužiteljica je taj događaj uočila i stoga je svojeg dvogodišnjeg sina uzela za ruku da se on ne posklizne. Ona je potom vrlo oprezno silazila stepenicama. Unatoč tomu, ona se poskliznula na istoj visini, odnosno na istoj stepenici na kojoj se prethodno već poskliznuo njezin suprug. Stoga tužiteljica smatra da stepenice koje je tuženik stavio na raspolaganje ni u kojem slučaju nisu u skladu s tuženikovom ugovornom obvezom prema kojoj je dužan zaštititi putnike i poduzeti nužne mjere za sigurnosti putnika jer je unatoč poštovanju posebnog opreza došlo do predmetnog poskliznuća. Tuženik unatoč vlažnim vremenskim uvjetima uslijed sitne kiše nije stavio na raspolaganje natkrivene stepenice, koje već **[orig. str. 5.]** zbog vlažnosti imaju povećan rizik od sklizanja. Osim toga, stepenica na kojoj se tužiteljica poskliznula bila je i masna/sluzava. Tužiteljica nadalje navodi da pri sklapanju ugovora o zračnom prijevozu nastaje sporedna ugovorna obveza operatora prijevoznog sredstva da osigura sigurnost putnika i očuva njihov fizički integritet. U skladu s ustaljenom sudskom praksom te se obveze zaštite i dužne pažnje o kojima je ovdje riječ odnose i na to da se ulazi u prijevozna sredstva ili izlazi iz prijevoznih sredstava održavaju u stanju koji omogućava da ih putnici sigurno koriste. Tuženik, prema mišljenju tužiteljice, nije udovoljio tim obvezama. Naime, u skladu je s uobičajenim standardom da se prilikom iskrcaja iz zrakoplova na otvorenom stave na raspolaganje natkrivene putničke stepenice koje ni u kojem slučaju nisu sluzave/skliske. Tuženik stoga za nastalu štetu odgovara po svakoj zamislivoj pravnoj osnovi te je prema članku 1298. (austrijskog) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Opći građanski zakonik, u daljnjem tekstu: ABGB) dužan dokazati da njegova navodna krivnja ne postoji. Tužiteljica zahtijeva primjerenu naknadu štete u visini od 3 500 eura, naknadu troškova za pomoć u kući u iznosu za ukupno 75 sati od 15 eura po satu, time ukupno 1 125 eura i 50 eura troškova.

Tuženik osporava tužbeni zahtjev, zahtijeva da se odbije tužba i ukratko navodi da su gazišta stepenica izbušena, odnosno strukturirana čime se osigurava brzo otjecanje eventualne vode i gotovo trenutačna suhoća gazišta. Korištenjem takvih stepenica smanjuje se opasnost od sklizanja. Stepenice i gazišta bila su u besprijekornom **[orig. str. 6.]** tehničkom stanju, a nisu bili ni skliski. Stoga tuženik smatra da mu se ne može staviti na teret ni povreda ugovornih obveza zaštite ili dužne pažnje, kao ni deliktna odgovornost. On, kao i zračna luka Beč, nisu postupali svojom krivnjom ili nezakonito. Od tužiteljice se u svakom slučaju

moglo razumno očekivati da koristi rukohvate stepenica, osobito ako je već uočila da je njezin suprug gotovo pao. Nije isključeno da je do pada došlo upravo zato što je svojeg sina držala na rukama ili za ruku. On (tuženik) nije povrijedio ni nikakve sporedne ugovorne obveze. Tužiteljici je sigurno korištenje stepenica bilo omogućeno. Unatoč liječničkoj uputi i savjetu ona se odrekla mogućnosti da ju se odmah zbrine u obližnjoj bolnici. Umjesto toga, odvezla se natrag u Linz, gdje se, kako se čini, uputila liječniku tek kasno navečer 30. svibnja 2019. Ne može se isključiti da su se tužiteljicine povrede pojačale uslijed odgođene liječničke obrade ili su tek nastale u navedenom intenzitetu. Stoga tuženik smatra da je tužiteljica time povrijedila svoju obvezu umanjenja štete.

Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu), koji je odlučivao u prvom stupnju, pobijanom je **presudom** u cijelosti odbio tužbeni zahtjev. Polazeći od uvodno opisanog utvrđenog činjeničnog stanja, taj je sud u pravnom pogledu zaključio da se prema članku 1295. stavku 1. ABGB-a nezakonitost može izvesti iz povrede ugovorne ili deliktne obveze. Za utvrđivanje ugovornih obveza relevantan je **[orig. str. 7.]** konkretan ugovor. Nezakonita je kako povreda glavnih ugovornih obveza tako i onih sporednih (zaštita, dužna pažnja, obavještavanje). Sklapanjem ugovora o zračnom prijevozu za operatora zrakoplovne prijevoznice tvrtke nastaje ugovorna obveza prema kojoj mora osigurati sigurnost putnika. Ta sporedna ugovorna obveza obuhvaća i osiguravanje sigurnog ukrcaja u zrakoplov te iskrcaja iz zrakoplova. Obveze koje se odnose na sigurnost putnika prema ustaljenoj se sudskoj praksi, naime, ne bi trebalo tako ekstenzivno shvaćati da praktički rezultiraju odgovornošću koja nije predviđena zakonom i koja je objektivna. Obveznik osiguravanja sigurnosti putnika stoga mora poduzeti samo one mjere koje se od njega razumno mogu očekivati u skladu s općeprihvaćenim shvaćanjem. Korištenjem posebnih protukliznih površina u svakom se slučaju dostatno pobrinulo za to da ne dođe ni do kakvih povreda sudionika u prijevozu. Osiguravanje natkrivenih stepenica ne može se zahtijevati. Tuženik stoga nije povrijedio nikakvu obvezu osiguravanja sigurnosti putnika. Izuzev navedenog, od svakog se pješaka zahtijeva da gleda kuda hoda. Nakon što je tužiteljica prije svog pada uočila da je njezin suprug na tom mjestu gotovo pao, očigledno nije poduzela nikakvu mjeru opreza da bi spriječila svoj vlastiti pad. Bilo bi razumno očekivati od nje da zastane s daljnjim kretanjem i koristi rukohvat. Ona je isto tako mogla i potražiti pomoć svojeg supruga. Propuštanje korištenja rukohvata, iako je već uvidjela opasnost, treba smatrati pretežitom vlastitom krivnjom. **[orig. str. 8.]**

Protiv te je presude tužiteljica podnijela **žalbu** ovom sudu sa zahtjevom da se pobijana presuda preinači na način da se tužbeni zahtjev u cijelosti prihvati. Tužiteljica u žalbi argumentira u biti da odgovornost tuženika proizlazi već iz činjenice da nije koristio natkrivene stepenice. Ona smatra da tuženik nije podnio dokaz koji bi ga rasteretio. Isto tako navodi da ona nije morala računati s tim da su stepenice tako skliske da će pasti unatoč posebno opreznom hodu. Stoga smatra da ne postoji nikakav povod za pretpostavku da je riječ o podijeljenoj odgovornosti.

Tuženik u svojem **odgovoru na žalbu** u biti osporava navedeno na način da se od njega ne može zahtijevati osiguravanje natkrivenih stepenica. Ujedno smatra da

korištenjem stepenica koje nisu natkrivene nije povrijedio obvezu osiguravanja sigurnosti putnika. Odgovornost za sigurnost putnika, prema njegovu mišljenju, ne bi se trebala ekstenzivno shvaćati, nego ograničiti na razumnu mjeru.

Sud koji je uputio zahtjev kao **žalbeni sud** u ovom predmetu odlučuje u drugom i posljednjem stupnju o zahtjevima tužiteljice.

[Postupovni aspekti] [omissis] [**orig. str. 9.**] [omissis]

[omissis]

U pogledu **prethodnih pitanja** ponajprije treba uputiti na to da su kako prvostupanjski sud, tako i stranke u ovom predmetu, previdjeli činjenicu da se odgovornost tuženika treba ocijeniti na temelju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija, u daljnjem tekstu: MK). Primjena ove konvencije proizlazi iz toga da su se mjesto polaska i [**orig. str. 10.**] mjesto odredišta leta nalazili u različitim državama strankama (Grčka, Austrija), tako da je riječ o međunarodnom prijevozu u smislu članka 1. MK-a.

Montrealsku konvenciju potpisala je Europska zajednica 9. prosinca 1999. te je ona u njezino ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. Ta je konvencija (stoga) sastavni dio pravnog poretka Unije i Sud je nadležan za odlučivanje povodom prethodnog pitanja o njezinu tumačenju (Sud, predmet C-6/14 t. 33.; [omissis]).

Prvo pitanje:

U skladu s člankom 17. stavkom 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 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.

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. Stoga je prema tekstu Konvencije odlučujuće postojanje „nesreće”. Ni MK, ni starija Varšavska konvencija (u daljnjem tekstu VK) ne sadržavaju definiciju tog pojma. Prema sudskoj praksi razvijenoj u odnosu na Varšavsku konvenciju [**orig. str. 11.**] pritom je riječ o iznenadnom događaju koji počiva na vanjskom djelovanju koji je prouzročio smrt ili povredu putnika. Dotična osoba trpi štetu koju nije očekivao [omissis].

U predmetnom slučaju tužiteljica je pretrpjela tjelesnu povredu jer je prilikom iskrcaja iz nepoznatog razloga pala na donjoj trećini mobilnih putničkih stepenica koje su bile u besprijekornom stanju. Postavlja se pitanje može li se taj događaj podvesti pod pojam „nesreće” u smislu članka 17. stavka 1. MK-a.

Sud u svojoj odluci od 19. prosinca 2019. u predmetu C-532/18 navodi:

Budući da pojam „nesreća” uopće nije definiran Montrealskom konvencijom, treba uputiti na uobičajeno značenje tog pojma u kontekstu u kojem se nalazi, s obzirom na predmet te konvencije i cilj koji se njome želi postići.

Pojam „nesreća” se uobičajeno smatra nepredviđenim štetnim i nenamjernim događajem.

Uvjetovanje odgovornosti prijevoznika time da je šteta nastala zbog ostvarenja rizika svojstvenog zračnom prijevozu odnosno postojanjem veze između „nesreće” i rada odnosno kretanja zrakoplova nije u skladu ni s uobičajenim značenjem pojma „nesreća” iz članka 17. stavka 1. Montrealske konvencije ni s njezinim ciljevima. Osim toga, kako bi se izbjeglo da zračni prijevoznici snose prekomjeran teret naknade štete, obvezu naknade štete kojoj podliježu zračni prijevoznici **[orig. str. 12.]** nije potrebno ograničiti samo na nesreće povezane s rizikom koji je svojstven zračnom prijevozu. Naime, ti prijevoznici mogu isključiti ili ograničiti svoju odgovornost (točke 34., 35., 41. i 42.). Sveukupno je time Sud u toj odluci došao do zaključka da pojam „nesreća” u smislu te odredbe (članak 17. stavak 1. MK-a) obuhvaća sve situacije koje se dogode u zrakoplovu u kojima je predmet upotrijebljen za pružanje usluge putnicima prouzročio tjelesnu povredu putnika a da pritom nije potrebno ispitati jesu li te situacije posljedica rizika svojstvenog zračnom prijevozu.

Prema uvodno navedenoj odredbi članka 17. stavka 1. MK-a to se mora primijeniti i na situacije koje su se, poput ovdje predmetne, dogodile pri ukrcaju u zrakoplov ili iskrcaju iz zrakoplova.

Međutim, predmetna se situacija razlikuje od one na kojoj se temelji odluka u predmetu C-532/18 po tome što pad, a time i povreda tužiteljice u ovom predmetu, nije prouzročen predmetom upotrijebljenim za pružanje usluge putnicima te ni inače na strani tuženika ne postoje nikakvi razlozi na temelju kojih bi mu se mogla pripisati odgovornost, a osobito nije riječ o lošem stanju stepenica ili povredi obveza dužne pažnje i obveza osiguravanja sigurnosti putnika.

Drugo pitanje:

Članak 20. MK-a određuje da je zračni prijevoznik u potpunosti ili djelomično oslobođen od odgovornosti u mjeri u kojoj dokaže da je šteta prouzročena ili joj je doprinijeto nemarom ili drugim štetnim djelovanjem ili propustom tog putnika. **[orig. str. 13.]**

U predmetnom slučaju tužiteljica se propustila držati za postojeći rukohvat, premda je uočila „gotovo pad” svojeg supruga. Zato nije mogla spriječiti svoj pad. Time je tužiteljica u najmanju ruku pridonijela padu. S obzirom na to da su stepenice bile u besprijekornom stanju, dakle nisu ukazivale na postojanje oštećenja ili nedostataka te nisu bile ni skliske, a tužiteljčine povrede nisu prouzročene ni predmetom upotrijebljenim za pružanje usluge putnicima, te prema tome (osim činjenice da se pad dogodio pri iskrcaju iz zrakoplova) nisu postojali nikakvi razlozi koji bi se pripisali tuženiku, odnosno ti su razlozi u odnosu na tužiteljčinu podijeljenu odgovornost bili samo sporedni, nadalje se postavlja pitanje zasjenjuje li tužiteljčina podijeljena odgovornost eventualnu odgovornost tuženika, kojem se ne mogu staviti na teret povrede dužne pažnje ili povrede obveza koje se odnose na sigurnost putnika, u skladu s člankom 17. stavkom 1. MK-a na način da se njegova odgovornost isključuje.

Budući da se ta pitanja u sudskoj praksi Suda Europske unije, barem koliko je to razvidno sudu koji je uputio zahtjev, nisu konačno pojasnila, bilo je potrebno Sudu uputiti odgovarajući zahtjev.

[omissis]

RADNI DOKUMENT