

Dr. sc. Vesna MARKIĆ, docent, Pravni fakultet, Mostar

OBJEKTIVNA ODGOVORNOST ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA PREMA PUTNIKU

Sažetak

U radu autorica analizira pravne norme koje na međunarodnom i nacionalnom planu utvrđuju objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika prema putniku za slučaj ozljede ili smrti. Ona smatra da je zrakoplov opasna stvar, a zrakoplovstvo opasna djelatnost, te da po teoriji rizika zračni prijevoznik treba snositi svu odgovornost za štete prema putnicima po načelu objektivne odgovornosti. Za štetu od opasne stvari i u vršenju opasne djelatnosti odgovara se bez obzira na krivnju. Osnovu te odgovornosti čini stvoreni rizik. Zračni prijevoznik ima najviše koristi od zračne djelatnosti te on treba snositi odgovornost za štete prema putniku.

Autorica prezentira rješenja Montrealskog sporazuma iz 1966. godine i Gvatemalskog protokola iz 1971. godine, koji mijenja Konvenciju o izjednačavanju izvjesnih propisa o međunarodnom prijevozu zrakom, potpisanu u Varšavi 1929. i izmijenjenu u Haagu 1955. godine. Ona ističe da Montrealski sporazum i Gvatemalski protokol predstavljaju značajnu novinu u oblasti međunarodnog zrakoplovnog prava. Usvojenim rješenjima omogućen je ravnopravni odnos stranaka iz ugovora o prijevozu putnika, smanjuje se broj i dužina skupih parnica i preventivno djeluje na razvoj zrakoplovne djelatnosti.

1. Uvod

Godine 1911. počeli su prvi zračni prijevozi, a 1914. godine uvedena je prva redovita linija zračnog prijevoza na relaciji St. Peterzburg - Tampa u SAD.¹ Umjesto malih i neudobnih zrakoplova, koji su nekad letjeli na kratkim relacijama, danas na dugim relacijama lete veliki jumbojetovi (mamutnjaci), koji pružaju siguran i udoban let za preko 490 putnika.

Taj nagli razvoj zračnog prijevoza putnika treba pratiti i pravna regulativa ako ne želi biti kočnicom u razvoju te mlade i dinamične grane prijevoza. U domaćoj² i stranoj³ pravnoj literaturi sve češće nailazimo na knjige, čiji autori komparativno proučavaju pravne norme svih oblika prijevoza, te pružaju nova pravna rješenja koja poboljšavaju pravne norme o prijevozu u interesu stranaka ugovora o prijevozu i

¹ Slavko Carić, Međunarodni transport robe, Novi Sad, 1972., str. 91.

² Ivan Romštajn, Osnove hrvatskog prometnog prava i osiguranja, Osijek, 1996./1997.; Vinko Hlača, Hrvatsko prometno pravo, kopneno i zračno, Rijeka, 1995.; Branko Jakaša, Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Zagreb, 1969.

³ Borislav Ivošević, Osnovi saobraćajnog prava, Titograd, 1983.; Stojan Cigoj, Transportno pravo, Ljubljana, 1987.; Miodrag Trajković, Saobraćajno pravo, Beograd, 1985.

društva u cjelini. Tako se uočavaju prednosti i nedostaci pravnih normi, koje reguliraju zračni prijevoz, i pridonosi razvoju te najmlađe grane prijevoza, koja se naglo razvija i značajno pridonosi kvaliteti života čovjeka 20. stoljeća.

Konkurentna sposobnost zračnog prijevoza ogleda se u velikoj brzini i sigurnosti letenja. Iako je, prema određenim pokazateljima, zračni prijevoz sigurniji od drugih vrsta prijevoza,⁴ moramo priznati da pokatkad i u toj vrsti prijevoza dolazi do zrakoplovnih nezgoda, u kojima putnici mogu biti ozlijeđeni ili čak izgubiti život. Pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku za slučaj ozljede ili smrti jedno je od najznačajnijih pitanja zračnog prava.

U teoriji i zakonodavstvu pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku rješavano je na različite načine. U nekim međunarodnim konvencijama i nacionalnim zakonima usvojeno je načelo subjektivne odgovornosti zračnog prijevoznika, a u drugima je utvrđena objektivna odgovornost zračnog prijevoznika za štete prema putniku.

Smatramo da je zrakoplov opasna stvar, a zrakoplovstvo opasna djelatnost, te po teoriji rizika zračni prijevoznik treba snositi svu odgovornost za štetu prema putnicima po načelu objektivne odgovornosti. Za štetu od opasne stvari i u vršenju opasne djelatnosti odgovara se bez obzira na krivnju. Osnova te odgovornosti čini stvoreni rizik. Zračni prijevoznik ima najviše koristi od zračne djelatnosti te treba snositi odgovornost za štete prema putniku.

2. Povijesni prikaz odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku

Na međunarodnom planu pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku regulirano je još 1929., kada je donesena Konvencija o izjednačivanju izvjesnih propisa o međunarodnom prijevozu zrakom.⁵ Ona je usvojila sustav subjektivne odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku. Danas ta konvencija (nazvana Varšavska konvencija) ima široku primjenu jer je ratificiralo 140 država, a mnoge su i svoje interno zakonodavstvo pravile po uzoru na tu konvenciju.

Konvencija regulira odgovornost zračnog prijevoznika prema putniku na sljedeći način: "Prijevoznik je odgovoran za štetu nastalu u slučaju smrti, ozljede ili svakog drugog tjelesnog oštećenja koje je putnik pretrpio, kad se događaj koji je prouzročio štetu dogodio na zrakoplovu ili u tijeku svih operacija ukrcavanja ili iskrcavanja."⁶ Dalje u Konvenciji piše: "Prijevoznik neće odgovarati ako dokaže da su on i njemu podčinjene osobe poduzeli sve nužne mjere da se šteta izbjegne ili im je bilo nemoguće da te mjere poduzmu."⁷

Gotovo ne treba ni podsjećati na činjenicu da su neki od tih pojmova različito tumačeni u teoriji i praksi raznih zemalja.⁸ U pravnoj doktrini, nastaloj u Hrvatskoj,

⁴ Miodrag Trajković, *Odgovornost prema putniku u vazduhoplovnom pravu*, Beograd, 1971., str. 67.

⁵ Konvencija je donesena 12. listopada 1929., a stupila je na snagu 23. veljače 1933.

⁶ Članak 17. Konvencije.

⁷ Članak 20. Konvencije.

⁸ B. Jakaša, *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Zagreb, 1969., str. 443.; M. Trajković, *Odgovornost*, str. 59.-62.; T. Stojčić, *Odgovornost prevoznika prema korisnicima vazdušnog prevoza*, Zbirka radova iz oblasti vazduhoplovnog prava, Beograd, 1964., str. 90.

nailazimo na razne stavove o prirodi odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku. Tako Jakaša⁹ smatra da je riječ o subjektivnoj odgovornosti prijevoznika, koja se temelji na njegovoj pretpostavljenoj krivnji, dok je Rucner¹⁰ tretira kao objektivnu odgovornost prijevoznika. U susjednim državama mišljenja su, također, podijeljena. Trajković,¹¹ Stojčić¹² i Ivošević¹³ smatraju da je riječ o subjektivnoj odgovornosti, a Pak¹⁴ smatra da je riječ o objektivnoj odgovornosti zračnog prijevoznika. Pridružili bismo se stavovima teoretičara koji smatraju da je Varšavska konvencija usvojila sustav limitirane subjektivne odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku.

Ta konvencija je odgovarala vremenu 30-ih godina ovog stoljeća, kada je još bio nerazvijen zračni promet i zrakoplovne kompanije nisu bile dovoljno jake da bi podnijele objektivnu odgovornost, a kasnije je sve više rasla svijest o potrebi njezine izmjene. Sukladno tehničkim i društvenim promjenama, 1955. godine donesen je Haški protokol o izmjeni Varšavske konvencije. Protokol je stupio na snagu 1963. godine, a prema podacima ICAO,¹⁵ do veljače 1998. ratificirala ga je 121 država.¹⁶

Haški je protokol odredio veće granice odgovornosti¹⁷ zračnog prijevoznika, ali se te granice ne primjenjuju ako se dokaže da je šteta nastupila zbog činjenja ili nečinjenja prijevoznika ili njegovih organa, bilo s namjerom da oštećenje prouzroče bilo svijesnom radnjom koja vjerojatno može dovesti do oštećenja, ako se to desilo od organa u vršenju svoje dužnosti. Haški protokol je također usvojio subjektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za štete nastale u slučaju smrti ili ozljede putnika.

Tek 1966. godine donesen je Montrealski sporazum, koji uvodi objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika prema putniku i znatno podiže limit njegove odgovornosti. Međutim, taj sporazum ima karakter privatnopravnog ugovora, čiji su potpisnici zrakoplovne kompanije širom svijeta.

Godine 1971. donesen je Gvatemalski protokol, koji ima karakter javnopravnog akta. On mijenja Varšavsku konvenciju, izmijenjenu u Haagu, i uvodi objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika prema putniku za slučaj smrti ili tjelesne ozljede.

3. Montrealski sporazum

Prvi akt koji je na međunarodnom planu usvojio sustav objektivne odgovornosti zračnog prijevoznika za štete prema putniku je Montrealski sporazum iz 1966. godine. To je akt koji ima karakter "privatnog ugovora" jer se kao ugovorne stranke ne pojavljuju države već zrakoplovne kompanije širom svijeta. Do kraja 1980. godine sporazum

⁹ B. Jakaša, *Kopneno...*, str. 444.

¹⁰ Josip Rucner, *Odgovornost za štete u privredi i saobraćaju*, Zagreb, 1968., str. 15.

¹¹ M. Trajković, *Odgovornost...*, str. 60.

¹² T. Stojčić, o. c., str. 90.

¹³ B. Ivošević, o. c., str. 174.

¹⁴ Milan Pak, *Deliktna odgovornost za prouzrokovanje štete u međunarodnom privatnom pravu*, Beograd, 1972., str. 82.

¹⁵ International Civil Aviation Organization.

¹⁶ Jugoslavija je ratificirala Varšavsku konvenciju 1931. godine (Službene novine, 124/1931., a Haški protokol 1955. (Dodatak Sl. listu FNRJ, 6/59.)

¹⁷ Varšavska konvencija je utvrđivala odgovornost prijevoznika u slučaju smrti ili ozljede putnika u zlatnim francima u protuvrijednosti 8.300 US dolara, a Haški protokol u protuvrijednosti 16.600 US dolara.

je potpisalo 39 američkih zračnih kompanija i 126 zračnih kompanija širom svijeta,¹⁸ a danas je broj potpisnica još veći. Sporazum je rezultat inicijative i akcije SAD,¹⁹ koje su bile nezadovoljne važećim limitima odgovornosti prijevoznika i posljedica kompromisa koji je postignut u Međunarodnom udruženju zračnih prijevoznika s ciljem sprječavanja krize međunarodnog sustava odgovornosti. On je bio zamišljen kao privremeni i prijelazni akt ka konačnoj reviziji Varšavske konvencije. Budući da Sporazum polazi od Varšavske konvencije, to se u njemu izričito navodi da zračni prijevoznici, potpisnici Sporazuma, prihvataju limit odgovornosti određen u Varšavskoj konvenciji i Haškom protokolu, ali utvrđuju da će na jednu vrstu međunarodnog prijevoza putnika primijeniti pravila odgovornosti različita od Varšavskog i Haškog sustava.²⁰

Da bi oštećena osoba mogla dobiti naknadu utvrđenu u Montrealskom sporazumu, trebaju se ispuniti tri uvjeta.²¹ Prvo, elementi ugovora o prijevozu trebaju zadovoljiti opće odredbe o međunarodnom prijevozu putnika, utvrđene u članku 1. Varšavske konvencije. Drugo, putnička karta treba sadržavati podatke o mjestu polaska, dolaska ili spuštanja u SAD. To je novi uvjet koji uvodi Sporazum. Najzad, slučaj koji je prouzročio smrt ili ozljedu putnika mora se dogoditi na zrakoplovu u letu ili za vrijeme ukrcavanja ili iskrcavanja iz zrakoplova. Kako vidimo, Sporazum polazi od dva uvjeta utvrđena u Varšavskoj konvenciji i jednog novog, dopunskog, uvjeta koji utvrđuje da se kao osnovni kriterij uzima činjenica da putnik dolazi u SAD ili izlazi iz SAD na zrakoplovu zračne kompanije koja je potpisnik Sporazuma. U nizu pitanja koja otvara Montrealski sporazum jedno od prvih je vezano za taj dopunski element jer je sada omogućen različit tretman međunarodnih putnika u istom zrakoplovu.²²

Novi oblik odgovornosti koji uvodi Sporazum predstavlja značajan korak u razvoju zrakoplovnog prava jer se određuje odgovornost zračnog prijevoznika prema putniku bez ikakvog utvrđivanja krivnje prijevoznika. Zračni prijevoznici se odriču svakog dokazivanja da nisu krivi, odnosno da su oni ili njima podređene osobe poduzeli sve nužne mjere da se izbjegne šteta ili da je poduzimanje takvih mjera njima bilo nemoguće. Dakle, prema Sporazumu, prijevoznik odgovara uvijek, a može se osloboditi odgovornosti za smrt ili ozljedu putnika jedino ako dokaže da su tražitelj naknade ili preminula osoba, u čije se ime tužba podiže, zlonamjerno, sami prouzročili štetu (primjerice, podmetnuo bombu ili organizirao sabotažu tijekom prijevoza.).

Kako Sporazum ništa ne govori o mogućnosti prijevoznika da se obrani pozivajući se na djelomičnu krivnju oštećenog, kako je utvrđeno u članku 21. Varšavske konvencije, smatramo da ta obrana ostaje prijevozniku.²³ To znači da bi zračni prijevoznik mogao dokazivati krivnju ili dio krivnje ozlijeđenog putnika ako je ta krivnja prouzročila nastupanje štete.

¹⁸ Pregled kompanija potpisnica vidjeti: A. F. Lowenfeld, *Aviation Law*, New Yourk, 1981.

¹⁹ O odnosu SAD prema Varšavskoj konvenciji vidjeti šire: A. F. Lowenfeld i A. I. Mendelzohn, *The United States and Warsaw Convention*, *Harvard Law Review*, 3/1967., str. 497.-602.

²⁰ Članak 1. točka 1. Sporazuma.

²¹ Milton, G. Sincoff, *Absolute Liability in International Damages in International Aviation Accidents*, *Journal of Air Law and Commerce*, 1/1976., str. 152.

²² M. Trajković, *Osnovi međunarodnog vazduhoplovnog prava*, Beograd, 1980., str. 313.

²³ Milton G. Sincoff, *Absolute Liability in International Damages in International Aviation Accidents*, *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, 1/76., str. 151.

Polazeći od činjenice da Sporazum ne govori ništa o ostalim uzrocima štete, zaključujemo da ih ne prihvaća kao mogućnost obrane prijevoznika od odgovornosti prema putniku. Tako i tradicionalni uzroci oslobađanja od odgovornosti, kao što su slučaj i viša sila, nemaju nikakva utjecaja na primjenu Sporazuma. Ta odgovornost zračnog prijevoznika se može primijeniti i u situaciji kada putnik u zrakoplovu slučajno umre prirodnom smrću, odnosno kada dolazi da katastrofe iz nepoznatih uzroka. Iako u literaturi nailazimo na mišljenja da se prijevoznik oslobađa odgovornosti u slučaju nesreće iz nepoznatih uzroka,²⁴ mislimo da se ta mišljenja ne mogu prihvatiti jer nemaju osnova u Montrealskom sporazumu. Taj je sporazum usvojio apsolutnu odgovornost zračnog prijevoznika prema putniku.

Očito je da se odgovornost prijevoznika, utvrđena u Montrealskom sporazumu, bitno razlikuje od odgovornosti temeljene na pretpostavljenoj krivnji prijevoznika, kako je utvrđeno u Varšavskoj konvenciji. Dok Montrealski sporazum pruža zaštitu putniku, dotle je u Varšavskoj konvenciji ta naknada neizvjesna jer prijevoznik može dokazivati da nije kriv i da je pokušao izbjeći nastupanje štete. Dakle, primjena Sporazuma osigurava da naknada "automatski pripada žrtvi avionskog udesa ili njenim srodnicima bez obzira na uzrok štetnog događaja koji se ne pripisuje nikome u krivnju, niti se posebno dokazuje".²⁵

Iako Montrealskim sporazumom utvrđena odgovornost prijevoznika automatski osigurava naknadu štete oštećenom, čime slični osiguranju, moramo praviti razliku između ta dva instituta. Ta se razlika vidi kako u različitom izvoru nastanka (dva različita ugovora) tako i u naknadi koja je kod osiguranja utvrđena ugovorom s fiksnim iznosom, a u Montrealskom sporazumu se ona ne sastoji u isplati cijelog limitiranog iznosa, već će sudac kod utvrđivanja naknade biti dužan uzeti u obzir niz različitih elemenata, primjerice: intenzitet bola, starosnu dob oštećenog putnika, osobe koje je izdržavao preminuli putnik itd.

Sporazum utvrđuje veći limit odgovornosti prijevoznika za naknadu štete prema putniku u slučaju njegove ozljede ili smrti. Limit odgovornosti iznosi 75.000 US dolara u slučaju kad su uključeni svi sudski i ostali troškovi, odnosno 58.000 US dolara kad ti troškovi nisu uračunati. Ma koliko bila burna diskusija oko limita odgovornosti zračnog prijevoznika, složili bismo se sa stavom onih autora koji tvrde da je limit rezultat političkog kompromisa, te da je utvrđeni iznos "razuman" u ovom vremenu.²⁶ Zračni prijevoznik može odgovarati i preko limita kada god putnik ili srodnici putnika dokažu krivnju prijevoznika za štetu. Time se utvrđuje da u Montrealskom sporazumu postoje dvije vrste odgovornosti prijevoznika: odgovornost do limita i neograničena odgovornost u slučaju krivnje prijevoznika.

Interesantna odredba Sporazuma odnosi se na utvrđivanje obveze prijevoznika da putnika obavijesti o svojoj odgovornosti prema tom sporazumu. Prijevoznik je dužan u vrijeme izdavanja karte dati takvo obavještenje,²⁷ tiskano krupnim slovima, bilo na karti bilo na kuverti karte, ili na posebnom papiru koji se stavlja uz kuvertu ili u kuvertu. Ako se prijevoznik ne pridržava te obveze, ne može se pozivati na limit odgovornosti.

²⁴ Milton G. Sincoff, o. c., str. 153.

²⁵ M. Trajković, *Odgovornost...*, str. 197.

²⁶ A. F. Lowenfeld i A. I. Mendelsohn, o. c., str. 601.

²⁷ Tekst obavještenja o odgovornosti prijevoznika koji sadrži putnička karta vidjeti: Frederick B. Lacey, *Recent Development in Warsaw Convention*, *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, 3/1967., str. 386.

Reagiranja pravnik na Montrealski sporazum bila su veoma različita. Dok je kod nekih pravnik sporazum naišao na negodovanje,²⁸ u određenim krugovima on je ocijenjen kao akt koji najbolje zadovoljava interese javnog prijevoza i međunarodnog civilnog zrakoplovstva.²⁹ Neki teoretičari pozdravili su donošenje Montrealskog sporazuma nastojeći iznijeti sve prednosti objektivne odgovornosti utvrđene u Sporazumu.³⁰

Smatramo da Montrealski sporazum predstavlja značajnu novinu u oblasti međunarodnog zrakoplovnog prava. Usvojenim rješenjem omogućen je ravnopravni odnos stranaka iz ugovora o prijevozu putnika, smanjuje se broj i dužina³¹ skupih parnica i preventivno djeluje na razvoj zrakoplovne djelatnosti.

4. Gvatemalski protokol

a) Donošenje i stupanje na snagu Gvatemalskog protokola

Tehnološke i gospodarske potrebe današnjeg vremena tražile su izmjene Varšavske konvencije i Haškog protokola, jer su ti akti odgovarali vremenu tridesetih odnosno šezdesetih godina ovoga stoljeća. U raspravama o izmjenama te konvencije i toga protokola naročito je isticana potreba drugačijeg reguliranja temelja i limita odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku. Pri tome su dolazili do izražaja interesi raznih država i raznih zrakoplovnih kompanija. Razvijenije zemlje i snažnije zrakoplovne kompanije su se zalagale za veći limit odgovornosti zračnog prijevoznika, a slabije razvijene zemlje za znatno niži limit odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku.

Rad na toj problematici je 1969. godine u Rimu započeo Pravni komitet IATA i od tada traju višegodišnje i naporene pripreme na donošenju novog protokola koji bi mijenjao Varšavsku konvenciju. Na diplomatskoj konferenciji u Gvatemali od 9. veljače do 8. ožujka 1971. godine razmatran je Protokol o izmjeni Konvencije o izjednačavanju nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom potpisane u Varšavi 1929. godine, izmijenjene Protokolom u Haagu 1955. godine, Gvatemala 8. ožujka 1971. godine. Na konferenciji u Gvatemali je bilo 55 država, od kojih je 35 glasovalo za Protokol. Prema podacima ICAO, do sredine 1997. godine Protokol je ratificiralo 11 država.

Gvatemalski protokol će stupiti na snagu 90. dana nakon deponiranja 30. instrumenta ratifikacije pod uvjetom da ga ratificira 5 država članica ICAO, koje predstavljaju najmanje 40% svjetskog prijevoza u putnim kilometrima u 1970. godini, utvrđenog prema podacima ICAO. Ako u vrijeme depozita 30. instrumenta ratifikacije taj uvjet ne bude ispunjen, Protokol neće stupiti na snagu, nego tek 90 dana nakon što taj uvjet bude ispunjen. S obzirom na obujam zračnog prijevoza, Protokol praktično neće stupiti na snagu prije nego ga ratificiraju SAD.

²⁸ Joseph N. Onek, The Montreal Agreement and Enterprise Liability, Journal of Air Law and Commerce, Dallas, vol. 33., str. 603.

²⁹ Frederick B. Lacey, o. c., str. 389.

³⁰ A. F. Lowenfeld i A. I. Mendelsohn, o. c., str. 599.-601.; Joseph N. Onek, o. c., str. 603.-605.

³¹ Parnice za naknadu štete prema putnicima u SAD traju prosječno 4-6 godina. Navedeno prema: Lowenfeld, Aviation Law, New York, 1972., str. VI-141.

b) Uvjeti za primjenu Gvatemalskog protokola

U tekstu Gvatemalskog protokola je navedeno da on mijenja odredbe Varšavske konvencije iz 1929. godine izmijenjene u Haagu 1955.³² Iz te odredbe ne proizlazi da Protokolu ne mogu pristupiti države koje nisu potpisale i ratificirale Haški protokol, već se pristupanjem Gvatemalskom protokolu automatski pristupa i Haškom protokolu bez obzira je li određena država tom protokolu ranije pristupila.

Prvi uvjet za primjenu Gvatemalskog protokola je činjenica da prijevoznik leti pod zastavom države potpisnice Protokola.

Dalje se u Protokolu navodi da se Varšavska konvencija, izmijenjena tim protokolom, primjenjuje na međunarodni prijevoz definiran člankom prvim te konvencije kad se točka polaska i odredište nalaze na teritoriju dviju država članica toga protokola ili na teritoriju samo jedne države članice Protokola, ako je usputno slijetanje predviđeno na teritoriju neke druge države.³³

Sljedeći je uvjet za primjenu Gvatemalskog protokola da je smrt ili ozljeda putnika nastupila za vrijeme leta ili u tijeku radnji ukrcavanja ili iskrcavanja iz zrakoplova.

c) Pojam zračnog prijevoznika

Iako stalno govorimo o zračnom prijevozniku i o zrakoplovu, ni Varšavska konvencija, ni Haški ni Gvatemalski protokol ne daju definiciju zrakoplova. U Aneksu Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, donesenom u Čikagu 1944. godine, navodi se da se zrakoplovom smatra svaka sprava ili uređaj koji se može držati u zraku pomoću reakcije zraka.

Zračnog prijevoznika bismo definirali kao subjekt koji obavlja zračni prijevoz putnika i robe, osobu koja iz te djelatnosti crpi koristi i osobu koja je odgovorna za štetu proizašlu iz te djelatnosti.

Kada govorimo o zračnom prijevozniku, treba spomenuti Međunarodnu konvenciju o izjednačivanju nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz, izvršen od osobe koja nije ugovorni prijevoznik, potpisane u Gvadalahari 18. rujna 1961. godine. Tom se konvencijom definira čarter-let i utvrđuje veza između ugovornog i stvarnog prijevoznika, te analizira i određuje njihovu odgovornost.³⁴

Također se otvara pitanje kombiniranog prijevoza, koji je reguliran Varšavskom konvencijom, gdje se kaže da u slučaju kombiniranog prijevoza odredbe Konvencije se odnose samo na prijevoz zrakom.³⁵ U slučaju kombiniranog prijevoza stranke mogu ugovoriti i odredbe koje se odnose na druge načine prijevoza pod uvjetom da odredbe te konvencije budu poštovane u onome što se odnosi na prijevoz zrakom.

U slučaju sukcesivnog prijevoza³⁶ svaki prijevoznik, primajući putnike ili prtljag i robu, podčinjen je propisima te konvencije i smatra se kao jedna ugovorna stranka za dio puta koji je izvršen pod njegovim nadzorom.

³² Članak I. Protokola.

³³ Članak XVI. Protokola.

³⁴ Vidjeti šire: Miodrag Trajković, Ugovor o čarteru u vazduhoplovnom pravu, Beograd, 1973.

³⁵ Članak 31. Konvencije.

³⁶ Vidjeti: Ivo Grabovac, Prevoz stvari s više prevoznika, Split, 1976., str. 26.-28.

d) Pojam uzročne veze između događaja koji je prouzročio štetu i same štete

članak 17. Varšavske konvencije utvrđuje da je prijevoznik odgovoran u slučaju smrti, ozljede ili svakog drugog tjelesnog oštećenja koje je putnik pretrpio kad se događaj koji je prouzročio štetu dogodio na zrakoplovu ili u tijeku svih operacija ukrcajanja ili iskrcavanja.³⁷

Govoreći o događaju koji je prouzročio štetu putniku, moramo imati na umu da su mogući razni događaji u tijeku leta ili radnji ukrcajanja ili iskrcavanja koji za posljedicu imaju smrt ili ozljedu putnika. Može se dogoditi eksplozija, sudar ili pad zrakoplova, oštećenje zbog kvara na motoru, nesreća kod polijetanja ili slijetanja, te oštećenja zbog "propadanja zrakoplova". Moguća je situacija da do događaja koji je prouzročio štetu dođe zbog nepažnje neke osobe, bilo radnika zrakoplovne kompanije bilo putnika. Najzad, moguće je da neki štetni događaj bude posljedica svjesne, voljne radnje radnika zračnog prijevoznika ili pak samog putnika.

Tu građu Gvatemalski protokol regulira člankom IV. koji glasi: "Prijevoznik je odgovoran za štetu prouzročenu u slučaju smrti ili bilo koje ozljede pretrpljene od strane putnika samim tim što se događaj koji je prouzročio smrt ili ozljedu desio na zrakoplovu ili u tijeku svake operacije ukrcajanja ili iskrcavanja." Da bi dobio naknadu štete, povrijeđeni putnik ili njegovi nasljednici trebaju dokazati uzročnu vezu između štetnog događaja i štete.

Kako vidimo, u Gvatemalskom protokolu je utvrđena stroga varijanta objektivne odgovornosti prijevoznika, koja ide gotovo do apsolutne odgovornosti. Prijevoznik odgovara za vremenske nepogode i za postupke trećih osoba koje nisu pod njegovom kontrolom,³⁸ na primjer u slučaju otmice, sabotaze ili ratnih rizika. Čak ni viša sila ne oslobađa zračnog prijevoznika od odgovornosti prema putniku.³⁹ Postoje samo dva izuzetka od odgovornosti zračnog prijevoznika, a to su zdravstveno stanje putnika odnosno njegova krivnja za nastalu štetu.

e) Pojam smrti i ozljede putnika

U svezi s određivanjem pojmova smrti i ozljede putnika u teoriji zrakoplovnog prava nije bilo nekih naročitih rasprava. Rasprave su vođene o tome obuhvaća li odgovornost zračnog prijevoznika i psihičke bolove putnika ili se radi samo o tjelesnoj ozljedi. Bukvalnim shvaćanjem članka 17. Konvencije moglo bi biti dato tumačenje da je riječ samo o tjelesnoj ozljedi. Moramo se prisjetiti da je u francuskom tekstu Varšavske konvencije upotrijebljen termin "lesion corporelle" te da u francuskom pravu nema kategorične razlike između fizičke i psihičke ozljede.

³⁷ O opsluživanju putnika na aerodromu vidjeti: Nenad Ćurlića, *Odgovornost vozara prema međunarodnom prevozu i savremena organizacija zračnog saobraćaja*, *Privreda i pravo*, Zagreb, 1/78., str. 32.-38.

³⁸ The Guatemala City Protocol to the Warsaw Convention and the Supplement Plan Under Article 35-A, *New York University Journal of International Law and Politics*, broj 2/1972., str. 325.

³⁹ Fred Konz, *La Convention de Warsavie et ses revision, L'application du regime des conventions, internationales en matiere de responsabilite du transporteur aerien dans le grand - Duche de Luxembourg*, *Revue francaise de droit aerien*, Paris, 1976., str. 31.

Nesporazumi su nastali tek kad je taj termin preveden na engleski jezik izrazom "bodily injury". No, smatramo da se navedeni članak mora tumačiti šire i slobodnije jer to nalažu zahtjevi vremena. Psihičke bolove moramo promatrati uz fizičke jer oni često idu skupa. Pretpostavljamo da ih autori Konvencije nisu posebno spominjali smatrajući ih normalnim pratiteljima tjelesnih ozljeda putnika. Za većinu autora to je prihvatljivo rješenje, a rasprave se razvijaju tek onda ako se jave samo psihičke boli bez fizičkih ozljeda putnika. Tako je moguće da putnik izađe iz zrakoplova bez ikakvih fizičkih ozljeda, ali se utvrdi da ima psihičkih oštećenja prouzročenih strahom i napetošću. Smatramo da se i u tom slučaju zrakoplovna kompanija mora obvezati na naknadu štete, jer svako drugo tumačenje bilo bi preusko i neadekvatno. U tom pravcu kretala se i sudska praksa, te su donošene presude u kojima se utvrđivala naknada štete za pretrpljene psihičke bolove.⁴⁰

Isti termin "bodily injury" u tekstu sadrži i Montrealski sporazum, iako u obavijesti o karti već spominje "personal injury". Gvatemalski protokol ne upotrebljava više izraz "bodily injury", već širi termin "personal injury". Smatramo da je taj termin mnogo širi i da obuhvaća i fizičke i psihičke bolove.

*f) Djelomično ili potpuno oslobađanje zračnog prijevoznika
od odgovornosti prema putniku*

Iako je odgovornost zračnog prijevoznika prema putniku veoma stroga, Gvatemalski protokol ipak predviđa dva razloga za oslobađanje od odgovornosti. Tako Protokol mijenja članak 17. Varšavske konvencije: "Ipak prijevoznik nije odgovoran ako smrt ili ozljeda proizlazi isključivo iz putnikovog zdravstvenog stanja." Riječi "isključivo iz putnikovog zdravstvenog stanja" mogu u praksi izazvati različita tumačenja. Sigurno je da prijevoznik neće biti odgovoran ako između radnje prijevoza i smrti odnosno ozljede nema uzročne veze; primjerice, putniku za vrijeme leta pukne slijepo crijevo i on zbog toga umre.⁴¹

Postavlja se pitanje hoće li prijevoznik biti odgovoran ako je smrt ili ozljeda zajednička posljedica prijevoza u zrakoplovu i zdravstvenog stanja putnika; primjerice, kod normalnog spuštanja zrakoplova putniku prestane raditi bolesno srce. Kako Protokol kaže "isključivo", moglo bi se tumačiti da bi prijevoznik i u tom slučaju bio odgovoran. Time bi, zapravo, prijevoznik snosio rizik i za putnikovo zdravstveno stanje.

Branko Jakaša tvrdi da treba razlikovati dvije vrste slučajeva, tj. redovite i izvanredne događaje.⁴² Za izvanredne događaje prijevoznik mora biti odgovoran, pa ako i nije kriv, jer je usvojena teorija kauzaliteta. On navodi primjer kada zrakoplov upadne u oluju i putnik sa slabim srcem zbog straha i propadanja zrakoplova umre. On tvrdi da snošenje rizika za te slučajeve upravo odgovara intenciji Gvatemalskog protokola,

⁴⁰ O stavu sudske prakse povodom pretrpljenih psihičkih bolova vidjeti presude: Palagonija's Trans World Airlines, American Journal of International Law, 3/1979., str. 516.-518. i Husserl v. Swiss Air Transport, navedeno prema: Georgette Miller, Liability in International Air Transport, Deventer, 1979., str. 120.

⁴¹ Navedeno prema: Branko Jakaša, Gvatemalski protokol, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 4/1971., str. 433.

⁴² Branko Jakaša, Gvatemalski..., str. 433.

dok je posve druga situacija ako se radi o normalnim, predvidljivim okolnostima tijekom leta; primjerice, putnik umre zbog nagle promjene zračnog tlaka koja je nužna posljedica leta. Ovdje, očito, ne bi bila opravdana prijevoznikova odgovornost. Jakaša, dakle, predlaže da tu odredbu Gvatemalskog protokola treba tumačiti tako da je zdravstveno stanje putnika isključivo uzrok povrede tjelesnog integriteta putnika uvijek kad su smrt ili ozljeda posljedice uzroka koji se u zrakoplovnom pravu smatraju normalnim, te treba smatrati da je putnik na sebe preuzeo rizik svoga zdravstvenog stanja u okviru normalnih posljedica leta. Složili bismo se s tim stavom glede putnikovog zdravstvenog stanja i odgovornosti prijevoznika, jer smatramo da je predloženo rješenje najprimjerenije.

Pri razmatranju odredaba o oslobađanju od odgovornosti zračnog prijevoznika treba imati na umu da za prijevoznikovu odgovornost nije bitno da je smrt putnika nastupila u zrakoplovu, već je dovoljno da je u zrakoplovu nastupio početni uzrok.

Gvatemalski protokol utvrđuje i drugi slučaj oslobađanja zrakoplovnog prijevoznika od odgovornosti prema putniku za slučaj smrti ili ozljede putnika.⁴³ On mijenja članak 21. Varšavske konvencije i određuje da će prijevoznik, ako dokaže da je šteta nastala nepažnjom ili svjesnom namjerom ili propuštanjem osobe koja traži naknadu, biti potpuno ili djelomično oslobođen odgovornosti prema toj osobi, i to prema opsegu koliko je ta nepažnja ili namjerni akt ili propuštanje prouzročilo ili pridonijelo nastanku štete. Kada zahtjev za naknadu štete u slučaju smrti ili ozljede putnika postavlja osoba koja nije putnik, prijevoznik će, isto tako, biti djelomično ili potpuno oslobođen odgovornosti ako dokaže da je šteta bila prouzročena krivnjom ili drugim namjernim aktom ili propuštanjem putnika.

Gvatemalski protokol govori o krivnji osobe koja traži naknadu, kao razlogu oslobađanja zrakoplovnog prijevoznika od odgovornosti za slučaj štete prema putniku, a ne o samoj činjenici prouzročenja štete. U tom smislu Protokol je veoma oštar prema prijevozniku i mislimo da bi bolje bilo da je samo prouzročenje štete od osobe koja traži naknadu prihvaćeno kao razlog za oslobađanje od odgovornosti prijevoznika.

g) Obujam odgovornosti zračnog prijevoznika

Obujam odgovornosti zračnog prijevoznika za slučaj smrti ili ozljede putnika je sigurno jedno od najčešće diskutiranih pitanja vezanih za odgovornost prijevoznika. Već prve diskusije, u svezi s Varšavskom konvencijom, pokazale su da se neki autori zalažu za povećanje limita odgovornosti prijevoznika, a diskusije u vrijeme donošenja Haškog protokola gotovo bez izuzetka sadržavale su pitanje limita odgovornosti zračnog prijevoznika. Zbog suprotnih interesa raznih zemalja to je pitanje bilo i najteže uskladiti i pružiti odgovarajuće rješenje. Zemlje s razvijenim zrakoplovstvom i jakim zračnim prijevoznicima su se stalno zalagale za povećanje limita, dok su zemlje sa slabije razvijenom zračnom aktivnošću i slabijim zračnim kompanijama inzistirale na nižem limitu. Nisu rijetki autori koji se zalažu da se uopće ne limitira odgovornost

⁴³ Članak VII. Protokola.

zračnog prijevoznika.⁴⁴ Međutim, izgleda da veliki broj zemalja daje prednost limitiranju odgovornosti prijevoznika, a to prihvaćaju i svi prijevoznici.⁴⁵ Utvrđivanje visokog gornjeg limita odgovornosti prijevoznika može izravno utjecati na porast troškova osiguranja, čime se utječe i na povećanje tarifa putničkih karata.

Izvan svake sumnje je činjenica da su limiti utvrđeni u Varšavskoj konvenciji i Haškom protokolu pre niski za današnji stupanj razvoja zrakoplovstva i životni standard putnika. Umjesto 8.300 US \$ i 16.600 US \$, koliko je bilo utvrđeno u Varšavskoj konvenciji i Haškom protokolu, Gvatemalski protokol znatno diže gornju granicu odgovornosti zračnog prijevoznika i utvrđuje da se odgovornost prijevoznika prema putniku ograničava na iznos od 1.500.000 FF, što iznosi oko 100.000 US \$. Ta se granica odnosi na sve postavljene zahtjeve bez obzira na njihov naslov.

Iako u tekstu nije posebno naglašeno, očito je da se radi o odgovornosti per capita i odgovornosti za jedno putovanje. Riječi "bez obzira na njihov naslov" odnose se na situaciju kada, vezano za putnikovu smrt, zahtjev postave njegovi nasljednici, koji nisu stranke ugovora, i njima prijevoznik odgovara izvan ugovornog odnosa.

Pri određivanju iznosa naknade štete sudovi će isplaćivati različite naknade, ovisno o uvjetima života i ekonomskoj situaciji u kojoj je žrtva živjela. Tako visok limit odgovornosti, istina, pruža veću pravnu zaštitu zrakoplovnom putniku, ali istovremeno dovodi do činjenice da se teška materijalna obveza koja pogoduje SAD nametne i svim članicama Protokola. Razlika između ograničenih naknada štete iz unutarnjeg transporta u SAD i međunarodnog mogla se lako regulirati dopunskim osiguranjem.⁴⁶ Argument da će ta svota biti isplaćena u rijetkim slučajevima, kad je riječ o naročito bogatim žrtvama zračnog udesa, nije dovoljno uvjerljiv.

5. Nacionalno zakonodavstvo

Na unutarnjem planu prisutna je praksa raznolikog reguliranja odgovornosti zračnog prijevoznika za slučaj smrti ili ozljede putnika. Osim zemalja koje usvajaju subjektivnu odgovornost prijevoznika postoje i zemlje koje polaze od objektivne odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku. Tako su poznate zemlje koje usvajaju objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika bez limita ili one koje usvajaju različite limite za naknadu štete. Neke su zemlje ranije usvajale objektivnu odgovornost,⁴⁷ da bi s vremenom prešle na subjektivnu odgovornost, najčešće pod utjecajem Varšavske konvencije.

Navodimo povijesni prikaz zemalja koje su prve usvojile objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za štete prema putniku.

⁴⁴ L. S. Kreindler, A Plaintiffs View of Montreal, *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, 1967., str. 537.; Aleksander Tobolewski, Against Limitation of Liability, A Radical Proposal, *Annals of Air and Space Law*, Toronto, 1978., str. 261.-267.

⁴⁵ J. J. Martin, The Defendant's View of Montreal, *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, 1967., str. 532.

⁴⁶ U prvih šest mjeseci 1970. godine prosječna naknada štete u slučajevima unutarnjih sporova u SAD iznosila je oko 200.000 US \$. Navedeno prema: Lowenfeld, *Aviation Law*, New York, 1972., str. VI.-141.

⁴⁷ Podaci o starim zakonima navedeni prema: M. Trajković, *Odgovornost...*, str. 21.

Švicarski zakon iz 1920. godine usvojio je objektivnu odgovornost prijevoznika, koju je ublažavao dozvoljavanjem mnogobrojnih klauzula o oslobađanju od obveze na naknadu štete. Njemački zakon iz 1922. godine utvrdio je objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika, ali je ublažio niskim limitom. Čehoslovački zakon o zračnoj plovidbi 8. 7. 1925. također je utvrdio objektivnu odgovornost prijevoznika.⁴⁸

Sovjetski zakonik iz 1932. i zakonik iz 1961. godine sadrže odredbe o objektivnoj odgovornosti prijevoznika za štetu prema putniku. To je normirano u članku 101. Zakonika iz 1961. godine.⁴⁹ Jedini izuzetak predstavlja zla namjera ili gruba nepažnja žrtve.

Australija je Zakonom o civilnom zrakoplovstvu iz 1959. godine usvojila objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika, a u članku 16. utvrdila je da zračni prijevoznik neće biti odgovoran ako dokaže da je šteta uvjetovana nepažnjom putnika.⁵⁰

Kostarika je usvojila objektivnu odgovornost u Zakonu o civilnom zrakoplovstvu iz 1949. godine, a u članku 102. utvrđuje da prijevoznik neće biti odgovoran za štetu namjerno izazvanu od žrtve za vrijeme ulaska ili izlaska iz zrakoplova, kad zrakoplov miruje ili je u letu, ako je jasna nemarnost ili lakomislenost oštećenog ili ako je šteta uvjetovana namjernim aktom žrtve. Sličnu odredbu sadrži i Zakon o civilnom zrakoplovstvu Salvadora donosen 20. 12. 1955. godine. Zakonom o civilnom zrakoplovstvu 3. 9. 1957. godine Honduras utvrđuje da zračni prijevoznik neće odgovarati za štetu koja je rezultat namjernog akta žrtve ili treće osobe.

Indija je vladinim aktom 17. 12. 1963. godine usvojila objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za štete prema putniku.

Meksiko je također usvojio objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za štete prema putniku i utvrdio da će prijevoznik biti oslobođen odgovornosti ako dokaže da je šteta posljedica akta ili okolnosti koje potječu od žrtve ili nezakonitog akta treće osobe. Iste razloge za oslobađanje od odgovornosti zračnog prijevoznika navodi i Zakon o civilnom zrakoplovstvu Nikaragve iz 1956. godine.

Objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika prema putniku usvojila je i Rumunjska Zakonom o zrakoplovstvu 5. 12. 1953. godine.

6. Zaključak

Za štetu od opasnih stvari i u vršenju opasnih djelatnosti odgovara se bez obzira na krivnju. Osnova te odgovornosti čini stvoreni rizik. Smatramo da je zrakoplov opasna stvar, a zrakoplovstvo opasna djelatnost, te da po teoriji rizika zračni prijevoznik treba snositi svu odgovornost za štetu po načelu objektivne odgovornosti. Zračni prijevoznik ima najviše koristi od zračne djelatnosti te treba i snositi odgovornost za nastalu štetu.

Mislimo da načelo objektivne odgovornosti najviše odgovara današnjem stupnju razvoja zrakoplovstva. Zbog naglog razvoja tehnike i postizanja velikog stupnja sigurnosti

⁴⁸ Navedeno prema: Đurica Krstić, *Savremene tendencije u unifikaciji međunarodnog vazduhoplovnog prava*, Beograd, 1966., str. 64.

⁴⁹ The Air Code of the Union of Soviet Socialist Republic, Law in Eastern Europe, XIV., Leyden, 1967., str. 105.

⁵⁰ Podaci o Australiji i dalje navedeni prema ICAO doc. 8839-LC/158-2, str. 51.-54.

letenja, te pojave i razvoja ekonomski jakih zrakoplovnih kompanija stvorene su pretpostavke za pružanje veće pravne zaštite putniku.

Osim uspostavljanja ravnopravnijeg i pravednijeg odnosa između zračnog prijevoznika i putnika primjena objektivne odgovornosti u toj oblasti ubrzava i pojednostavnjuje postupak za naknadu štete jer isključivanjem krivnje iz razmatranja sudski sporovi postaju kraći i jeftiniji.

Usvajanje objektivne odgovornosti zračnog prijevoznika djeluje preventivno na odvijanje zrakoplovne djelatnosti. Dakle, utječe na ostvarenje zajedničkog interesa oštećenih, prijevoznika i društva u cjelini.

Najzad, činjenica da je objektivna odgovornost prijevoznika prema putniku uvedena u drugim granama prometnog prava, kao u željezničkom i cestovnom prijevozu, govori da bi je i u zrakoplovnom prometu trebalo usvojiti.

Smatramo da, iz navedenih razloga, treba mijenjati bosanskohercegovački propis o odgovornosti zračnog prijevoznika prema putniku. Bosna i Hercegovina je preuzela propis iz bivše SFRJ, a to je Zakon o obveznim odnosima i osnovnim materijalno-pravnim odnosima u zračnoj plovidbi.⁵¹ Taj zakon usvaja subjektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za štete prema putniku. Odgovornost zračnog prijevoznika temelji se na pretpostavljenoj krivnji, a prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako dokaže da je poduzeo sve mjere da do štete ne dođe ili da mu je bilo nemoguće te mjere poduzeti.

U radu su navedeni svi razlozi koji govore u prilog teze da subjektivna odgovornost zračnog prijevoznika za štetu prema putniku ne odgovara potrebama novoga vremena.

Objektive Verantwortung einer Luftverkehrsgesellschaft dem Fluggast gegenüber

Zusammenfassung

In diesem Beitrag bearbeitet die Verfasserin die Rechtsnormen, die auf internationaler und nationaler Ebene objektive Verantwortung einer Luftverkehrsgesellschaft dem Fluggast gegenüber im Falle einer Verletzung oder im Todesfalle bestimmen. Sie hält das Flugzeug für eine gefährliche Sache und die Luftfahrt für eine gefährliche Tätigkeit, so dass aufgrund des Risikofaktors Luftfahrtgesellschaft die volle Verantwortung für Schäden an Fluggästen nach dem Prinzip objektiver Verantwortung tragen soll. Für den durch eine gefährliche Sache oder eine gefährliche Tätigkeit entstandenen Schaden wird man ungeachtet der Schuld verantwortlich. Der Grund für diese Verantwortung stellt das geschaffene Risiko dar. Da Luftverkehrsgesellschaft den größten Nutzen von der Luftfahrt zieht, so soll sie auch für den Schaden am Fluggast die Verantwortung übernehmen.

Die Verfasserin präsentiert die Lösungen aus dem Montreal-Abkommen aus 1966 und Guatemala-Protokol aus 1971, die die 1929 in Warschau unterzeichnete und 1955 im Haag veränderte Konvention zum Ausgleich bestimmter Bestimmungen über den internationalen Luftverkehr ändert. Sie betont, dass das Montrealer Abkommen und Protokoll von Guatemala eine bedeutende Neuerung im Bereich des internationalen Luftrechts darstellen. Durch die gebilligten Lösungen wird ein gerechteres Verhältnis zwischen Parteien im Vertrag über die Beförderung von Fluggästen ermöglicht, Anzahl und Zeitdauer von teuren Prozessen verringert und auf die Entwicklung der Luftfahrt vorbeugend gewirkt.

⁵¹ Zakon o obveznim i osnovnim materijalno-pravnim odnosima u zračnoj plovidbi (Službeni list SFRJ, 22/77. i 12/85.) preuzet Uredbom sa zakonskom snagom o preuzimanju i primjenjivanju saveznih zakona koji se u Bosni i Hercegovini primjenjuju kao republički zakoni (Službeni list Republike Bosne i Hercegovine, 2/92.).