

Mr. VIKTOR PLANINŠEC
Više sodište i
Viša pravna šola
Maribor

Promet i propisi
Stručni rad
UDK:656.025.2.08(100)
Primljeno: 09.05.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

ODGOVORNOST ZRAČNOG PREVOZNIKA U DOMAĆEM I MEĐUNARODNOM PREVOZU PUTNIKA I PRTLJAGA

SAŽETAK

Autor obrazlaže problematiku odgovornosti zračnog prevoznika u unutrašnjem i međunarodnom prevozu putnika i njihovog prtljaga u okviru domaćih i međunarodnih pravnih normi. Posebno razmatra tu materiju kod čarter-letova, kao popularnih turističkih putovanja, te upućuje na konkretnu sudsku praksu iz tog domena.

1. UVOD

Putovanje i tim u vezi prevoz putnika sastavni je dio turističkog prometa. Zračni prevoz kao najmlađa grana transporta postaje sve značajniji zbog naročito velike brzine i komoditeta, a i sigurnosti. Pravni odnosi u zračnom transportu i osnove odgovornosti zračnog prevoznika slabo su poznate čak i u stručnim krugovima, iako u toku prevoza dolazi do različitih šteta (povreda, smrt, zakašnjenje i materijalna šteta) i do zahtjeva za satisfakciju od strane oštećenih osoba. Ugovorom o zračnom prevozu putnika prevoznik se obavezuje da će obaviti ugovoreni prevoz putnika u određenom roku od mjesta polaska do mjesta opredjeljenja, a putnik, odnosno naručilac prevoza (turistička agencija) obavezuje se platiti prevozniku. Obim prevoznikove odgovornosti u domaćem i međunarodnom prevozu uređen je u pravnim izvorima – u zakonima i međunarodnim konvencijama, ali odmah napominjemo kao kuriozitet, da ćemo se ovdje susresti sa svim teoretski mogućim oblicima odštetne odgovornosti, što nije uvijek slučaj u drugim granama transporta.

2. ODGOVORNOST PO MEĐUNARODNOM PRAVU

Osnovni dokument svjetskog značaja za pravna pitanja međunarodnog zračnog prevoza jeste *Varšavska konvencija* iz 1929. g. i to sa prvom novelom *Haškim protokolom* iz 1955. g. *Međunarodni prevoz* je svaki prevoz kod kojeg se prema ugovoru stranaka mjesto polaska i mjesto opredjeljenja nalazi u različitim državama, odnosno ako je ovo mjesto u istoj državi ali je predviđeno pristajanje na teritoriju druge države (tzv. *tour-retour*). Pri tome nacionalitet prevoznika i putnika nije značajan. Po čl. 25. zračni prevoznik odgovara za štetu po principu *pretpostavljene subjektivne odgovornosti*, što znači, da se njegova krivica za štetu presumira i oštećena osoba nije dužna da je dokazuje, nego je obrnuto, na prevozniku teret da dokaže da on nije kriv za štetu, što znači, da je uradio sve potrebno da do štete ne bi došlo za vrijeme prevoza. Pri tome je značajno da se vrijeme prevoza računa od otpreme putnika iz zgrade aerodroma do aviona, odnosno od istupanja iz aviona pa sve do pratnje putnika do zgrade aerodroma.

Odgovornost prevoznika nije neograničena nego je *limitirana* po putniku do 250.000 Poincaré zlatnih francuskih franaka, što znači otprilike 16.600 USD. Značajno je da se limit kao maksimum odnosi na pojedinog putnika bez obzira na eventualno

veći broj oštećenih osoba (u slučaju smrti putnika više članova familije i roditelja). To znači, da zračni prevoznik normalno ne odgovara za štetu koja prelazi navedeni limit. Ali od toga ima izuzetak. Naime, ako oštećena osoba dokaže da je prevoznik prouzrokovao štetu namjerno, odnosno drskom radnjom sa sviješću da će šteta vjerovatno nastupiti (eng. *wilfull misconduct*), onda prevoznik odgovara neograničeno za svu, znači za *integralnu štetu*. No, u praksi do toga skoro da neće doći, jer je veoma teško dokazati prevoznikovu namjeru (i u sudskom sporu u Ljubljani nije uspio takav dokaz u vezi s nesrećom aviona AAW na Korzici 1981.g.).

Putnik obično nosi sobom prtljag. Ako se ošteti *osobni prtljag*, koga putnik zadržava kod sebe u avionu, treba oštećena osoba da dokaže da je prevoznik odgovoran za štetu. Tu se, dakle, krivica ne presumira, nego treba da se prevozniku dokaže tzv. *dokazana odgovornost*. Za osobni prtljag prevoznik odgovara do 330 USD, ali odgovara preko limita ako je putnik deklarirao veću vrijednost, odnosno ako se prevozniku dokaže da je štetu prouzrokovao namjerno. To važi i za registrovani prtljag, a to je prtljag koga putnik predaje prevozniku i za koga odgovara maksimalno do 17 USD po kg. Ali, za predati prtljag važi princip pretpostavljene subjektivne odgovornosti.

Za međunarodne prevoze putnika značajan je *Montreal-ski sporazum* iz 1966. g., ali koji se primjenjuje samo za putnike koji putuju za SAD, odnosno iz SAD, ili će se tamo avion samo zaustaviti. Ovaj sporazum nije državni akt, nego su ga potpisale aero-kompanije, članice IATA, čije je sjedište u Montrealu. Ovaj ugovor veže i naš JAT i AAW (koje su i inače vezane na Opšte uslove prevoza putnika i prtljaga, izdate od IATA). Montrealski sporazum uvodi za prevoznika strožu, a za oštećenu osobu pogodniju *objektivnu odgovornost*, što znači da prevoznik odgovara za štetu bez obzira na svoju krivicu. Ovaj oblik odgovornosti sve više se u svijetu primjenjuje u odštetnom pravu zbog sve veće socijalizacije društvenog života i zaštite ljudi pred sve agresivnijom tehnologijom i automatizacijom svakidašnjeg života. Objektivna odgovornost temelji se zbog toga na shvaćanju da onaj tko ima koristi od neke djelatnosti, treba da snosi i rizik (lat. *cuius commodum – eius periculum*). Inače, u principu, objektivna odgovornost aplicira se na štetu koja proističe od djelatnosti i stvari s povećanom opasnošću (tako i po čl. 154 našeg Zakona o obligacionim odnosima iz 1978.).

Limit odgovornosti po Montrealskom sporazumu znatno je povećan u odnosu na Varšavsku konvenciju i Haški protokol i iznosi po putniku 58.000 USD, odnosno, ako se isplaćuje u SAD, 75.000 USD, jer se u američkom sudstvu troškovi stranaka ne tretiraju posebno. Po ovom sporazumu prevoznik se može *ekskulpirati* jedino ako dokaže da je štetu prouzrokovala oštećena osoba sama.

3. ODGOVORNOST PO UNUTRAŠNjem PRAVU

Domaći zračni prevoz reguliran je *Zakonom o obligacionim i osnovnim materijalno-pravnim odnosima u zračnoj plovidbi*

("Službeni list SFRJ", br. 22/1977 i 48/1988). Naš zakon preuzeo je uređenje odgovornosti prevoznika po Varšavskoj konvenciji noveliranoj Haškim protokolom, s razlikom, da u domaćem prevozu odgovara prevoznik neograničeno ne samo kada prouzrokuje štetu namjerno, nego i grubim nehatom (lat. culpa lata dolus est). *Grubi nehat* znači takvo ponašanje, koje je u suprotnosti s ponašanjem prosječnog čovjeka u konkretnim prilikama. Limitirana odgovornost iznosi trenutno 30 mln YUD po putniku, odnosno 600.000 YUD za osobni prtljag i 30.000 YUD za kg registriranog prtljaga (limiti se valoriziraju obzirom na deprecijaciju dinara, ali vrlo sporo i nedovoljno). Za štetu zbog zakašnjenja prevoznik odgovara do iznosa dvostruke vozarine po putniku. Varšavska konvencija nema posebnih odredbi za ovu vrstu štete.

4. CHARTER – PREVOZI

Popularna turistička putovanja predstavljaju *charterski prevozi*. Sam charter znači ugovor o zakupu aviona, kojim vlasnik predaje avion zakupniku (npr. turističkoj agenciji ili drugoj avio-kompaniji), za određeno vrijeme (time-charter agreement) ili za određena putovanja (voyage-charter agreement). Prevoze zatim obavlja zakupnik sam ili se posluži posadom samog zakupodavca. Može se desiti da u takvim charterskim prevozima avionom ne upravlja ugovorni prevoznik, dakle onaj koji je s putnicima sklopio ugovor o prevozu, nego neki drugi prevoznik, koji se naziva *stvarni prevoznik*. Ali to za samu osnovu odgovornosti prevoznika nije toliko značajno jer je po posebnoj konvenciji, *potpisanoj u Qadajari 1961.g.* stvarni prevoznik izjednačen u pogledu odgovornosti s ugovornim prevoznikom i oba prevoznika odgovaraju za štetu solidarno. Jugoslavija je ratifikovala ovu Konvenciju 1978.g.

Zračni prevoz može obaviti i više *uzastopnih prevoznika* (sukcesivni prevoz). Po Varšavskoj konvenciji u takvom slučaju putnik odnosno njegovi sljedbenici moći će se obratiti za štetu na onog prevoznika na čijem se dijelu puta desila nesreća ili zakašnjenje. Ako se radi o šteti na registrovanom prtljagu, oštećena osoba može se obratiti i na prvog i na posljednjeg prevoznika.

5. KOMBINIRANI PREVOZ

Varšavska konvencija spominje i *kombinirani ili mješoviti (multimodalni) prevoz*. To je prevoz u kojem učestvuju pored zračnog još i druge vrste prevoznika – cestovni, željeznički ili pomorski. Pravila Varšavske konvencije načelno se primjenjuju samo za zračni dio prevoza. Napominjemo, ako se radi na međunarodnom nivou, da prevoznik u slučaju multimodalnog prevoza ne bi odgovarao različito u odnosu na specijalna pravila, koja važe za pojedine vrste prevoza (engl. *network principle*), nego da bi bila njegova odgovornost uređena jedinstveno na poseban način bez obzira na pravila o odgovornosti za pojedine vrste prevoza (engl. *uniform liability*). Za prevoz stvari već je 1980.g. potpisana Konvencija o multimodalnom prevozu stvari, koja uvođi takvu jedinstvenu odgovornost, ali još nije stupila na snagu. Interesantno je da je FIATA formirala za svoje članice (i za jugoslavenske špeditere) za međunarodne kombinirane prevoze posebnu FBL-teretnicu prema kojoj odgovara špediter za čitav prevoz, kako je ugovoreno i upisano u FBL.

6. MONTREALSKI PROTOKOLI

Iako još nisu na snazi, ali će vjerojatno uskoro biti, značajni su *Montrealški protokoli broj 1, 2 i 4* kao novele Varšavske konvencije i Haškog protokola, potpisani 1975.g. koje smo ratifikovali odmah i mi (za njihovu primjenu potrebna je ratifikacija 30 država). Protokol br. 4 uvodi kao značajni novitet objektivnu odgovornost prevoznika za prevoz registrovanog prtljaga (i stvari) sa mogućnošću ekskulpacije: ako šteta proističe iz prirodnih svojstava i vlastitih mana prtljaga; zbog nedostatnog pakiranja prtljaga,

kojeg nije izvršio prevoznik; zbog rata ili oružanog sukoba i postupka organa vlasti u vezi sa uvozom, izvozom ili tranzitom prtljaga (i stvari). Inače, viša sila, koja je obično razlog ekskulpacije kod objektivne odgovornosti, u tom slučaju to nije. Za prevoz putnika osobnog prtljaga i za zakašnjenje Protokol ostaje kod presumirane subjektivne odgovornosti prevoznika. Značajna noviteta odnosi se i na odredbu da ni u kom slučaju prevoznik ne odgovara za štetu na prtljagu predatom preko navedenog limita, iako je postupak namjerno, što se nama ne čini opravdano barem u slučaju frauloznog postupka prevoznika.

Svi Montrealski protokoli u vezi sa limitima uvode novu obračunsku jedinicu "*posebno pravo vučenja*" – SDR, umjesto Poincaré zlatnog francuskog franka. SDR je svjetsko uvedena obračunska novčana jedinica, koja je obzirom da se njezina vrijednost ustanovljuje ponderiranjem valuta USA, Vel. Britanije, Francuske, SR Njemačke i Japana, stabilnija nego pojedine svjetske valute. SDR odgovara otprilike vrijednosti jednog USD ali je obrnutom razmjeru s porastom odnosno padom njegove vrijednosti (sada je vrijednost 1 SDR ca. 1,30 USD). Novi limiti iznose po Montrealskim protokolima za štetu po putniku 16.600 SDR, 332 SDR za osobni prtljag i 17 SDR za kg predatog prtljaga stvari). Inače SDR definira MMF, koji određuje i metod njegove vrednovanja. SDR se preračunava u nacionalnu valutu prema njezinoj vrijednosti u navedenim jedinicama SDR.

7. ZAKLJUČAK

Za zaključak treba kazati da bi naše domaće zakonodavstvo za zračni promet trebalo pratiti svjetska zbivanja i prihvatiti suvremena rješenja naročito na području prevoznikove odgovornosti za štetu, koja bi trebala u svakom slučaju da postoji kao objektna, dakle bez traženja krivice prevoznika, naravno sa mogućnošću izvjesnih ekskulpacija (neadekvatno ponašanje same oštećene osobe). Naš zakon bi trebao da određuje i mnogo više novčane limite za prevoznikovu odgovornost u skladu s limitima međunarodnih konvencija.

Napomenuti je potrebno da se odredbe međunarodnih konvencija, koje je Jugoslavija ratifikovala, obavezno primjenjuju i da imaju prednost u odnosu na domaće propise, što eksplicitno proizlazi iz Bečke konvencije o ugovornom pravu od 1969.g. koju smo mi ratifikovali 1972.g. Tu se u čl. 27 kaže da se članovi Konvencije neće moći pozivati na svoje unutrašnje pravo da bi time opravdale neispunjenje međunarodnog ugovora (pacta sunt servanda). To inače kaže i Ustav SFRJ u čl. 210, da sudovi ratifikovane i objavljene konvencije upotrebljavaju neposredno po Zakonu o zaključivanju i izvršavanju međunarodnih ugovora ("Službeni list SFRJ" br. 55/1978) naše unutrašnje pravo treba da se usaglasi s odredbama ratifikovanih međunarodnih konvencija.

SUMMARY

LIABILITY OF AIRLINES IN DOMESTIC AND INTERNATIONAL PASSENGER/BAGGAGE TRANSPORT

The paper deals with the issue of liability of airlines in domestic and international passenger and baggage services within the scope of national and international regulations. Particular reference has been drawn to the issue of charter flights as the segment of attractive/popular tourist travel arrangements referring to common juridical practice in this area.