Odgovornosti zračnih prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi

Ivančić, Blaž

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:429412

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Blaž Ivančić

ODGOVORNOSTI ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA PREMA PUTNICIMA I NJIHOVOJ PRTLJAZI

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2016.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 20. travnja 2016.

Zavod: **Zavod za aeronautiku**
Predmet: **Zračno pravo**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 3424

Pristupnik: **Blaž Ivančić (0135222589)**
Studij: Aeronautika
Smjer: Pilot
Usmjerenje: Civilni pilot

Zadatak: **Odgovornosti zračnih prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi**

Opis zadatka:

Opisati razvoj odgovornosti prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi te razloge zašto je ova odgovornost iznimno važna upravo u zračnom prometu. Analzirarati promjene nastale razvojem zračnog prometa te objasniti probleme i rješenja nastala napuštanjem takozvanog "zlatnog standarda". Prikazati sadašnje aktualno stanje.

Zadatak uručen pristupniku: 17. ožujka 2016.

Mentor:

doc. dr. sc. Goran Vojković

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

ODGOVORNOSTI ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA PREMA PUTNICIMA I NJIHOVOJ PRTLJAZI

THE AIRLINES' LIABILITIES TOWARDS PASSENGERS AND THEIR BAGGAGE

Mentor: doc. dr. sc. Goran Vojković

Student: Blaž Ivančić
JMBAG: 0135222589

Zagreb, srpanj 2016.

ODGOVORNOSTI ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA PREMA PUTNICIMA I NJIHOVOJ PRTLJAZI

SAŽETAK

Odgovornost zračnih prijevoznika prema putnicima i prtljazi jedan je od najvažnijih elemenata komercijalnog zrakoplovstva današnjice, zbog specifične prirode ovog načina prijevoza. Međunarodno privatno zračno pravo, kao podvrsta privatnog prava, uređeno je aktima koji izravno utvrđuju odnose i odgovornosti između prijevoznika i putnika, kao i načine oslobođenja prijevoznika odgovornosti. Akti važeći na svjetskoj razini, poput Montrealske konvencije, usvajaju se od strane država koje tako obvezuju svoje zračne prijevoznike. Promatranjem razvoja privatnog zračnog prava te poteškoća na koje je zamisao jedinstvene definicije odgovornosti nailazila uslijed brzog razvoja zračnog prometa kroz prošlo stoljeće prikazat će se do koje mjere je odgovornost uspješno definirana. Ovakav prikaz moguće je izvesti analizom razvoja i dopuna akata te primjera koji pokazuju povremeno nepomirljive razlike u interpretaciji događaja i odgovornosti prijevoznika od strane više sudova, čak i unutar iste države. Iako akti postoje, nailazi se na probleme u prijevodu i lingvističkoj definiciji izraza, što ponekad čini razliku između potvrđivanja i odbacivanja odgovornosti prijevoznika.

KLJUČNE RIJEČI: odgovornosti zračnih prijevoznika; Varšavska konvencija; Montrealska konvencija; nesreća; ozljeda

THE AIRLINES' LIABILITIES TOWARDS PASSENGERS AND THEIR BAGGAGE

SUMMARY

The airlines' responsibilities towards passengers and their luggage is one of the cornerstone elements of today's commercial aviation, due to the specific nature of this means of transport. International private air law, as a subgroup of private law, is

governed by acts that directly determine the relations and responsibilities between airlines and passengers, as well as ways of exempting the carrier from liability. Legislative acts in force on a worldwide basis, like the Montreal Convention, are adopted by countries that, in this way, commit their airlines. By observing the development of private air law and the difficulties faced by the idea of uniform definition of responsibility due to rapid development of air traffic through the last century, the extent to which that responsibility was successfully defined will be shown. This can be done by analysing the development and amendments of legislative acts, as well as examples that show occassionally irreconcilable differences in interpretation of events and the airlines' liability by multiple courts, even within the same country. Although the legislation does exist, it faces problems in translation and even linguistic definitions of certain phrases, which sometimes can make the crucial difference between confirming the airline's responsibility and exempting it.

KEYWORDS: the airlines' liabilities; the Warsaw Convention; the Montreal Convention; accident; injury

SADRŽAJ

1. UVOD 1

2. VARŠAVSKA KONVENCIJA I VARŠAVSKI SUSTAV 3
2.1. Opseg i primijenjivost Varšavske konvencije 4
2.2. Odgovornosti definirane Varšavskom konvencijom 5
2.3. Izmjene i dopune Varšavske konvencije 8
2.4. Posebna prava vučenja 9
2.5. Potreba za novim sporazumom 10

3. MONTREALSKA KONVENCIJA 11
3.1. Opseg i primijenjivost Montrealske konvencije 11
3.2. Dvorazinski sustav odgovornosti 12
3.3. Odgovornosti definirane Montrealskom konvencijom 13
3.3.1. Oštećenje putnika ili prtljage te kašnjenje – odabrani članci Montrealske konvencije 14
3.3.2. Razrješenje odgovornosti i naknada štete u slučaju smrti ili povrede putnika 15
3.3.3. Razrješenje odgovornosti i naknada štete zbog zakašnjenja prtljage te oštećenja na prtljazi 16
3.3.4. Avansna plaćanja 17
3.4. Sudska nadležnost 17

4. DEFINIRANJE POJMOVA "NESREĆA" I "OZLJEDA" 19
4.1. Definiranje "nesreće" 19
4.1.1. Definicije u sklopu Varšavske konvencije 19
4.1.2. Definicija "nesreće" u sklopu Montrealske konvencije 22
4.2. Definiranje "ozljede" 22
4.2.1. Ozljede za koje je prijevoznik odgovoran 23
4.2.2. Duševna bol bez fizičke ozljede 23
4.2.3. Duševna bol praćena fizičkom ozljedom 26
4.2.4. "Ozljeda" pod Montrealskom konvencijom 28

5. IMPLEMENTACIJA U HRVATSKO NACIONALNO ZAKONODAVSTVO 31
5.1. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu i Uredba Vijeća (EZ) 261/2004 32
5.2. Uredba Vijeća (EZ) 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća 35
5.3. Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz 37

6. STUDIJA SLUČAJA – PIAMBA CORTES V. AMERICAN AIRLINES 38
6.1. Pozadina slučaja 38
6.2. Varšavska konvencija i "zlonamjerno postupanje" 39
6.3. Odluka suda 41

7. ZAKLJUČAK 42

POPIS LITERATURE 43

1. UVOD

Zračni prijevoznik je, kao pravna ili fizička osoba, pružatelj usluga prijevoza za ljude i teret. Bilo da se radi o velikim ili malim prijevoznicima, oni praktički od samih začetaka komercijalnog zračnog prijevoza imaju obvezu prema korisnicima svojih usluga.

Ovaj rad bavi se problematikom i analizom razvoja, segmenata i oblika odgovornosti zračnih prijevoznika prema putnicima i njihovoj osobnoj prtljazi te analizom promjene fokusa regulative kroz vrijeme. Njegova svrha je upoznavanje s dokumentima koji oblikuju odgovornost prijevoznika, prepoznavanje načina dokazivanja odgovornosti ili nepostojanja iste, kao i faktore koji povećavaju složenost ovakvog dokazivanja te načine i obaveze naknade štete. Cilj je prikazati razvoj i stvarni opseg odgovornosti prijevoznika. Koristi se stručna literatura iz područja međunarodnog privatnog zračnog prava kao i slučajevi koji pomažu razradi elemenata naznačenih u svrsi rada. Istraživanje se, dakle, temelji na sekundarnim podacima koji su pogodni za ciljeve i pitanja ovog rada. Pogodnost vrste podataka je vrlo važna, te je smatrano kako su zakonski akti, kao i literatura koja se već bavi područjem privatnog zračnog prava pouzdani izvori, zbog toga što su pogotovo tekstovi zakona i drugih akata nepristrani u smislu određenog zračnog prijevoznika ili države. Vjerodostojnost podataka je osigurana, osim navođenjem samih zakona, literaturom koja je preporučena i smatrana vrlo stručnom, bilo da se radi o knjigama ili stranicama s Interneta, koje su također izabrane od najstručnijih u tom području. Bitna je usporedivost ovakvih izvora podataka, jer je važno osigurati da ovakvi sekundarni izvori budu obrađeni na isti način.

Naslov završnog rada je: **Odgovornosti zračnih prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi.** Rad je podijeljen u sedam poglavlja:

1. Uvod
2. Varšavska konvencija i Varšavski sustav
3. Montrealska konvencija
4. Definiranje pojmova “nesreća” i “ozljeda”
5. Implementacija u hrvatsko nacionalno zakonodavstvo

6. Studija slučaja – Piamba Cortes v. American Airlines
7. Zaključak

Drugo poglavlje uvodi u razloge potrebe za postojanjem jedinstvenog sustava odgovornosti izričito u zračnom prometu te opisuje prvi pomak prema definiranju odgovornosti u obliku Varšavske konvencije i sustava.

Montrealska konvencija, kao zamjena komponenti Varšavskog sustava, opisana je u trećem poglavlju. Pridana je pažnja načinima naknade štete, zbog važnosti Montrealske konvencije za današnje komercijalno zrakoplovstvo.

Najvažniji elementi definicije odgovornosti, kao i veoma složena teorija i praksa njihove interpretacije, tema su četvrtog poglavlja, koje istražuje načine definiranja pojmova "ozljede" i "nesreće".

Peto poglavlje ukratko predstavlja važeće propise glede odgovornosti prijevoznika prema putnicima i prtljazi u Republici Hrvatskoj.

Pretposljednje, šesto poglavlje opširnije analizira klasičan slučaj koji dobro ilustrira složenost i poteškoće u definiranju odgovornosti prijevoznika, kao i moguće pogreške u postupcima provođenja privatnog zračnog prava te donošenju odluka glede odgovornosti.

2. VARŠAVSKA KONVENCIJA I VARŠAVSKI SUSTAV

Prvi komercijalni let proveden je na Floridi 1914. godine, te se kroz prva dva desetljeća 20.st. komercijalno zrakoplovstvo proširilo diljem svijeta. Ubrzo nakon osnutka prvih zračnih prijevoznika i uspostavljanja komercijalnih linija, prepoznata je potreba da odgovornost prijevoznika bude jedinstveno definirana. Posebna regulacija odgovornosti baš u zračnom prijevozu bila je potrebna zbog toga što u tom obliku prijevoza putnici prelaze najveće udaljenosti i najčešće tako bivaju prevoženi najdalje od svojih prebivališta. Shodno tome, prepoznata je moguća problematika odgovornosti za putnika s prebivalištem u npr. Njemačkoj, koji na letu američkog zrakoplovnog prijevoznika strada u Kini. Ovakvi slučajevi daleko su najvjerojatniji upravo u komercijalnom zračnom prijevozu te je trebalo stvoriti obvezujuće okruženje koje će nedvosmisleno definirati odgovornost prijevoznika, ali i izostanak iste. Odgovornost prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi prvotno je bila uređena Konvencijom o izjednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu (dalje: Varšavska konvencija) potpisanom 12. listopada 1929. godine u Varšavi, po kojem gradu je Konvencija i dobila ime.

Zbog većeg broja preinaka i dopuna kroz godine, odredbe određene ovim konvencijama danas su poznatije pod imenom Varšavski sustav, kojega čine[1]:

- Konvencija o izjednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu (Varšavska konvencija, 1929.)
- Protokol o izmjeni Konvencije o izjednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu (Haaški protokol, 1955.)
- Konvencija o dopuni Varšavske konvencije o izjednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, koji obavlja osoba koja nije ugovorni prijevoznik (Guadalajarska konvencija, 1961.)
- Protokol za izmjenu Konvencije o izjednačavanju određenih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu – Varšavska konvencija 1929., dopunjena

[1] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, Školska knjiga, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008., p.157

Haaškim protokolom 1955., potpisan u Guatemala Cityju 1971. – Guatemalski protokol – nije nikada stupio na snagu jer ga je ratificiralo samo sedam država[2]

- dodatni protokoli 1 do 3 i Montrealski protokol br. 4 za dopunu Varšavske konvencije, izmijenjene Haaškim protokolom ili Varšavske konvencije izmijenjene kako Haaškim protokolom tako i Guatemalskim protokolom, potpisani u Montrealu 25. rujna 1975. (tzv. Montrealski protokoli)

2.1. Opseg i primijenjivost Varšavske konvencije

Varšavska konvencija bila je pokušaj da se ustanove pravila po kojima će se definirati područja i uvjeti odgovornosti prijevoznika prema putnicima i prtljazi. Treba svakako napomenuti kako je ova Konvencija definirana u vrijeme kad je međunarodni putnički zračni promet bio u svojim počecima, što će se pokazati vrlo važnim, budući da se ubrzo ispostavilo kako se ne mogu održati sve izvorne odredbe. Ova činjenica imala je svoj katalizator u veoma brzom rastu međunarodnog putničkog zračnog prometa, a potrebe za izmjenama odredbi Konvencije vidljive su već pogledom na broj i opseg kasnijih konvencija, kao i privatnih inicijativa da se sustav poboljša. Pa ipak, unatoč nedostacima, Varšavska je konvencija čak 70 godina bila najšire prihvaćen sporazum međunarodnog privatnog prava uopće, a i danas je itekako važan temeljni dokument u zračnom privatnom pravu.[3]

Glavna svrha Varšavske konvencije bila je ustanoviti određen stupanj jednolikosti u pravilima koja određuju odgovornost prijevoznika, kako bi i prijevoznik i putnik na vrijeme mogli uvidjeti i spriječiti rizike i svoje vlastito oštećenje. Također, bilo je iznimno važno zaštititi tada financijski relativno nesigurnu industriju putničkog zračnog

[2] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge University Press, New York, 2014., p. 266

[3] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, op. cit., p. 159

prijevoza[4] , kao i potaknuti osiguravatelje da pruže uslugu osiguranja i imaju temelj za izračun stopa osiguranja diljem svijeta.[5]

Umjesto da obvezuje same države na djelovanje i uređenje propisa glede odgovornosti u putničkom zračnom prijevozu, Varšavska konvencija je donijela propise koji uređuju izravan odnos između fizičke osobe putnika te pravne osobe prijevoznika. Unatoč tome, jasno je da je pridržavanje pravilima ovisilo o političkoj volji pojedine države da ta pravila primijenjuje. Može se reći kako je ovakav model zapravo privatno pravo ustanovljeno međunarodnim zakonskim sporazumom provedenim kroz zakonski sustav ugovornih država.[6]

2.2. Odgovornosti definirane Varšavskom konvencijom

Varšavska konvencija sastojala se od 41 članka i dva protokola te je bila podijeljena u pet poglavlja:

I. Opseg i definicije
II. Prijevozne isprave (putne i prtljažne karte, teretni listovi)
III. Odgovornost prijevoznika
IV. Odredbe koje se odnose na kombinirani prijevoz
V. Opće i završne odredbe

Za potrebe ovog rada, važno je ukratko razmotriti glavne odredbe trećeg poglavlja. Ova Konvencija je, kako je bilo rečeno, imala za zadatak između ostalog i zaštititi tad još financijski slabe i nesigurne prijevoznike, što će se i pokazati iz odredbi trećeg poglavlja. Promatrajući opseg ovog rada i relativnu zastarjelost Varšavske

[4] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, RETTID, Juridisk Institut, Aarhus Universitet, Aarhus, 2002., p. 4
[5] Singh Khaira, H., *Malaysia Airlines Flight MH370 and Liability under the Montreal Convention 1999*, 2014, p. 4
[6] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*, op. cit., p. 258

konvencije, nije potrebno prepisivanje članaka, već će biti navedene najvažnije i odredbe koje imaju posebno značenje.

Kroz članke je vidljivo kako se određuje da je prijevoznik odgovoran za štetu nastalu u slučaju smrti ili ozljede putnika, ukoliko se nesreća koja je uzrokovala takvu štetu dogodila u zrakoplovu ili u tijeku bilo kojeg postupka ukrcaja ili iskrcaja. Također, prijevoznik je odgovoran za uništenje ili gubitak prtljage, ukoliko je do tog događaja došlo tijekom prijevoza zrakom. Važno je spomenuti kako se "prijevoz zrakom" odnosio na period u kojem je za prtljagu zadužen prijevoznik, bilo na aerodromu ili u samom zrakoplovu. Također, prijevoznik je odgovoran za kašnjenje u prijevozu zrakom.[7] Pravo na odštetu će, po Članku 28., prestati važiti ako tužba nije podignuta unutar dvije godine, računajući od datuma dolaska na odredište, datuma kada je zrakoplov trebao stići na odredište ili datuma na koji je prijevoz prestao.[8]

Prijevoznik će biti oslobođen odgovornosti ukoliko dokaže kako su on i njegovi agenti poduzeli sve nužne mjere kako bi izbjegli štetu, ili je bilo nemoguće poduzeti takve mjere. Isto tako, prijevoznik nije odgovoran za štetu nastalu nemarnim pilotiranjem ili navigacijom zrakoplova. Ukoliko prijevoznik uspije dokazati kako je šteta rezultirala nemarom oštećene osobe, može biti djelomično ili potpuno oslobođen odgovornosti.[9] Izraz "sve nužne mjere" nosi veliku težinu. U stvarnosti, ukoliko je prijevoznik poduzeo doslovno sve nužne mjere da se šteta spriječi, šteta se niti ne može dogoditi. Slijedom toga, ako je došlo do štete, mora biti istina da sve nužne mjere nisu bile poduzete. Dakle, kruto tumačenje riječi Članka 20. nije povoljno, te se u stvarnim sporovima samo trebalo dokazati kako je prijevoznik poduzeo sve razumne mjere, a ne sve nužne mjere.[10] Primjer štete uzrokovane nemarom oštećene osobe jest slučaj Chutter v. KLM & Allied Aviation Services International Corporation[11, 12], gdje je

[7] *The Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air*, Chapter III, Articles 17 – 19, Warsaw, 1929.

[8] Ibid., Article 28

[9] Ibid., Articles 20 and 21

[10] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 13

[11] *Chutter v. KLM & Allied Aviation Services International Corporation*, US District Court, New York, 1955., p. 177, 733 [Internet, cited 2016 May] Available from: http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/132/611/1454904/

oštećena osoba, htjevši se pozdraviti s obitelji, zanemarila znak obveznog vezanja pojaseva i pala iz zrakoplova na stajanku i ozlijedila nogu. Ovdje prijevoznik nije mogao biti odgovoran za štetu.

Najveći plativi iznosi naknada za štetu po Varšavskoj konvenciji bili su :

- 125 000 zlatnih franaka kod štete po putnika[13]
- 250 zlatnih franaka po kilogramu štete na predanoj putničkoj prtljazi i teretu[14]
- 5000 zlatnih franaka za štetu na ručnoj prtljazi[15]
- veće naknade bile su moguće samo ukoliko oštećenik dokaže kako je šteta uzrokovana zlonamjernim postupanjem, dakle namjerom prijevoznika[16]

Značaj zlatnog franka kao obračunske jedinice objašnjen je u potpoglavlju 2.4. Vidljivo je kako su odredbe više podređene zrakoplovnim prijevoznicima; prijevoznik se ograđuje od odgovornosti čak i za štete uzrokovane nemarom letenja vlastitih pilota. Priznaju se pogreške prijevoznika, ali se snažno ograničava njegova odgovornost i naknada štete. Također, nameće se pitanje definicija riječi "ozljeda" te "zlonamjerno postupanje". Mogućnost točnog definiranja pojmova će se pokazati vrlo važnom u kasnijim revizijama Varšavske konvencije, te napokon u odredbama Montrealske konvencije.

---

[12] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 16

[13] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*, op. cit., p. 261

[14] Ibid., p. 261

[15] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, op. cit., p. 159

[16] Ibid., p.159

2.3. Izmjene i dopune Varšavske konvencije

Kako bi se bolje razumjeli nedostaci i potreba za promjenom, važno je ukratko spomenuti izmjene Varšavske konvencije.

Haaškim protokolom iz 1955. je udvostručen limit odgovornosti za štetu po putnika, do granice od 250 000 zlatnih franaka te je donekle razjašnjen pojam "zlonamjernog postupanja". Međutim, pojavio se problem razlike u interpretaciji po općem i građanskom pravu, kao i u prijevodu francuskog izvornika Konvencije na engleski jezik. Ova razlika značenja koja je ponekad nužan rezultat prijevoda će se također ispostaviti važnom te pokazati koliko zračno privatno pravo može biti složeno. Pojam "zlonamjernog postupanja" zamijenjen je odredbom po kojoj je prijevoznik odgovoran ukoliko oštećenik pokaže kako je šteta nastala postupkom prijevoznika ili s namjerom da se prouzroči šteta ili bezobzirnim postupkom uz znanje kako bi postupak mogao rezultirati štetom. [17]

Guadalajarskom konvencijom iz 1961. uređeno je kako se pojam "prijevoznik" odnosi i na ugovornog i stvarnog prijevoznika glede odredbi Varšavske konvencije. Ovo pojašnjenje je došlo s porastom broja *charter* letova. [18] Također, djela i propusti stvarnog prijevoznika i njegovih službenika i agenata će, kada oni djeluju u opsegu svojeg zaposlenja, biti smatrana kao da su djela i propusti i ugovornog prijevoznika. Isto vrijedi i za obrnut slučaj.

Nakon otpora koje su Sjedinjene Američke Države pružale dotadašnjem Varšavskom sustavu, Guatemalskim protokolom je 1971. pokušano ograničenje parnica uvođenjem apsolutne granice odgovornosti prijevoznika na 1 500 000 zlatnih franaka, čak i u slučaju "zlonamjernog postupanja". Ovaj protokol je zapravo bio izmjena Haaškog protokola iz 1955.[19]

---

[17] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*, op. cit., p. 263

[18] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, op. cit., p. 161

[19] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*, op. cit., p. 266

Napokon, 1975., Montrealski protokoli 1, 2 i 3 imali su za svrhu uvođenje nove obračunske jedinice za naknadu štete (uvedena Posebna prava vučenja), dok je 4. protokol proširio odgovornost prijevoznika za prtljagu i teret.[20]

2.4. Posebna prava vučenja

Prema Varšavskoj konvenciji, obračun naknade štete vršio se prema zlatnom Poincaré franku (valutna jedinica od 65,5 mg zlata čistoće 900/1000).[21] Po današnjim cijenama zlata, najveći plativi iznos po Varšavskoj konvenciji od 125 000 zlatnih franaka danas je ekvivalentan iznosu od približno 150 000 USD.[22] Ovaj "zlatni standard" je nosio sebi svojstvene probleme u obračunu štete. Zlato više nije bilo prikladno kao sredstvo obračuna zbog burzovne krize uslijed koje mu je pala vrijednost. Također, neki su se sudovi koristili službenom cijenom zlata pri preračunavanju naknade štete, dok su drugi primijenjivali njegovu tržišnu vrijednost, što više nije moglo osigurati pravednost i jedinstvo postupaka naknade.[23]

Zbog navedenih razloga, na konferenciji u Montrealu 1975., na kojoj su bila donešena četiri protokola poznata pod imenom Montrealski protokoli, najvažnija promjena prihvaćena u sklopu ove konferencije bila je zamjena "zlatnog standarda" Varšavske konvencije jedinicom MMF – a, pod nazivom Posebno pravo vučenja (*Special Drawing Rights* – SDR).

Vrijednost SDR je prvotno bila određivana na temelju čak 16 valuta, da bi 1981. broj bio smanjen na njih pet, a uvođenjem eura kao jedinstvene monetarne jedinice EU, vrijednost SDR se određuje temeljem prosjeka vrijednosti četiri utjecajne svjetske valute – eura (EUR; €), japanskog jena (JPY; ¥), američkog dolara (USD; $) te britanske funte

[20] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 8
[21] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*,op. cit., p. 161
[22] http://www.usinflationcalculator.com/ – May 2016
[23] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*,op. cit., p. 161

(GBP; £).[24] Ovakav način obračuna naknade štete omogućava jednolikiji i pravedniji izračun, iako na takav način vrijednost SDR – a ovisi o više faktora, odnosno valuta, nego je bilo kada je obračunska jedinica bila zlatni franak. Unatoč tome, korištenje SDR kao obračunske jedinice se pokazalo uspješnim i prihvatljivim.

2.5. Potreba za novim sporazumom

Rečeno je kako je Varšavska konvencija uvedena kako bi se ujednačile zakonske odredbe sporazumnih država te kako bi se zaštitili ranjivi zrakoplovni prijevoznici. Varšavski je sustav svojim pravilima vodio privatno zračno pravo desetljećima, s promjenama koje su se usvajale brzinom kojom su se događale promjene u zrakoplovstvu, posebice napretkom tehnologije i velikim porastom međunarodnog putničkog zračnog prometa nakon Drugog svjetskog rata. Međutim, s vremenom, odredbe Varšavskog sporazuma nisu više mogle ispunjavati uvjete zakonske jednolikosti niti je više bilo potrebno toliko štititi zračne prijevoznike, koji su brzo rasli u napredne i financijski stabilne organizacije. Napokon, zračni su prijevoznici mogli preuzeti potpunu i potencijalno neograničenu odgovornost za svoje postupke i nesreće.[25] Također, izvorni tekst Varšavske konvencije je bio napisan isključivo na francuskom, te je bilo potrebno prevoditi ga za potrebe ostvarivanja prava putnika, što nije uvijek bilo jednostavno, zbog razlika u značenju koje su se nekad pojavljivale prevođenjem.

[24] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*,op. cit., p. 161

[25] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., *: The Principles and Practice of International Aviation Law*, op. cit., p. 274

3. MONTREALSKA KONVENCIJA

Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz (dalje: Montrealska konvencija), potpisana je 28. svibnja 1999, a stupila je na snagu dva mjeseca nakon ratifikacije od strane tridesete države (SAD), 4. studenoga 2003. Trenutno konvencija ima 105 država ugovornica (104 + EU). Zbog svoje trenutačne primijenjivosti, važnosti i činjenice da je nastupila kao bolja alternativa Varšavskoj konvenciji, te kako je nastala kao pomak sa sporazuma koji favorizira zračne prijevoznike na sporazum koji više štiti putnike i njihovu prtljagu, Montrealska konvencija zahtijeva dublju i detaljniju analizu.

3.1. Opseg i primijenjivost Montrealske konvencije

Iznimno je važno napomenuti kako je Montrealska konvencija svojim stupanjem na snagu u cijelosti zamijenila odredbe Varšavske konvencije, zajedno sa svim njenim kasnijim protokolima i konvencijama, odnosno zamijenila je odredbe cijelog Varšavskog sustava.[26] Unatoč tome, prvi članak Montrealske konvencije reflektira Varšavsku konvenciju u tome da se "primjenjuje na cjelokupan međunarodni prijevoz osoba, prtljage ili putnika obavljen zrakoplovom za naknadu. Primjenjuje se isto tako i na besplatan prijevoz zrakoplovom koji obavlja zrakoplovna prijevoznička tvrtka."[27], tako zorno prikazujući svoj opseg primjene. Osnova Montrealske konvencije su, očigledno je, Varšavska konvencija i Haaški protokol, a najvažnije promjene u odnosu na Varšavsku konvenciju su u pogledu odgovornosti prijevoznika u slučaju ozljede i smrti putnika.
Također, iznosi naknada za štetu ovdje su izraženi u SDR. Ugovorne države Montrealske konvencije su prepoznale "potrebu za osuvremenjivanjem i konsolidacijom Varšavske konvencije i s njom povezanih instrumenata" te su prepoznale "potrebu za pravičnom

[26] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, op. cit., p. 166
[27] *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, Chapter I, Article 1, Montreal, 1999.

naknadom temeljenom na načelu naknade štete"[28]. Iz ovakvog izričaja jasno je ne samo što će biti fokus Montrealske konvencije, nego i što su bili nedostaci Varšavske.
Prema ovoj konvenciji, nema granice odgovornosti[29], prema tome ne može doći do jednolikosti u razinama naknade. Bez granice odgovornosti, tužitelj će očito tražiti naknadu gdje god je ona najveća.[30] Također, tzv. kaznene štete, odnosno odštete koje prijevoznik mora dati kao "kaznu" radi svoje odgovornosti su izričito zabranjene.

3.2. Dvorazinski sustav odgovornosti

Za razliku od Varšavske, Montrealska konvencija je uvela dvorazinski sustav odgovornosti, temeljen na visini tražene odštetne naknade :

- za tužbe oštećenih koje ne prelaze 113 100 SDR (prva razina odgovornosti), prijevoznik odgovara po načelu objektivne odgovornosti
- za tužbe oštećenih koje prelaze 113 100 SDR (druga razina odgovornosti), prijevoznik odgovara po načelu pretpostavljene krivnje i ne sadrži ograničenje odgovornosti[31]

Iznos ove granice u SDR – ovima je iznosio 100 000 SDR dok nije povećan na 113 100 SDR 30. prosinca 2009. godine. Ovaj iznos danas odgovara otprilike 160 000 USD.[32]

[28] *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, Chapter I, Article 1, Montreal, 1999., Preamble to the Convention
[29] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 10
[30] Gardiner, R.: *The Warsaw Convention at Three Score Years and Ten*, Annals of Air & Space Law, Vol. XXIV, Institute of Air and Space Law, Montreal, 1999., p. 118
[31] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, op. cit., p. 167
[32] https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx - May 2016

3.3. Odgovornosti definirane Montrealskom konvencijom

Montrealska se konvencija sastoji od preambule i 57 članaka te je podijeljena u sedam poglavlja:

I. Opće odredbe
II. Dokumentacija i dužnosti stranaka u vezi prijevoza putnika, prtljage i tereta
III. Odgovornost prijevoznika i opseg naknade za štetu
IV. Kombinirani prijevoz
V. Prijevoz zrakom od strane osobe koja nije ugovorni prijevoznik
VI. Ostale odredbe
VII. Završne klauzule

Kao i kod Varšavske konvencije, potrebno je razmotriti treće poglavlje, u kojem se vide razlike uvedene s Montrealskom konvencijom te gdje je očito kako je ova konvencija više naklonjena pravima putnika. Budući je Montrealska konvencija mjerodavna u današnjem privatnom zračnom pravu te su njene odredbe iznimno važne i temelj svake parnice u privatnom zračnom pravu, pojedini stavci Članaka 17., 18. i 19. iz trećeg poglavlja konvencije će biti citirani te objašnjeni, kako bi se predočila kompleksnost zračnog prava današnjice. Nakon toga će, u slijedećim potpoglavljima, biti objašnjena mogućnosti oslobađanja prijevoznika odgovornosti i naknade štete, zasebno za slučaj ozljede ili smrti putnika te za slučaj zakašnjenja i oštećenja prtljage. Ovo potpoglavlje će završiti kratkim pregledom još jedne financijske obaveze prijevoznika prema putniku, definiranom u Članku 28.

3.3.1. Oštećenje putnika ili prtljage te kašnjenje – odabrani članci Montrealske konvencije

Članak 17. – Oštećenje prema putnicima

"1. 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.
2. Prijevoznik je odgovoran za pretrpljenu štetu u slučaju uništenja ili gubitka, ili štete na predanoj prtljazi isključivo pod uvjetom da se događaj (...) dogodio u zrakoplovu ili tijekom bilo kojeg razdoblja u kojem je predana prtljaga bila pod nadzorom prijevoznika. (...) U slučaju prtljage koja nije predana, uključujući osobne stvari, prijevoznik je odgovoran ako je šteta nastala njegovom greškom ili greškom njegovih službenika ili agenata."[33] Prema Montrealskoj konvenciji, odgovornost prijevoznika za štetu po putnika i za oštećenje ili gubitak prtljage je uređena u istom članku, za razliku od Varšavske konvencije. Također je vidljivo kako se prijevoznik ograničava na odgovornost za smrt ili povredu putnika dok je on u zrakoplovu ili u tijeku radnje ukrcaja ili iskrcaja, kao što je to bilo definirano i u Varšavskoj konvenciji, a isto vrijedi i za odgovornost za prtljagu. Jasno je kako se teži što preciznijim i jasnijim definicijama kako bi se eliminirale "sive zone" u kojima bi se mogla uvećati krivnja prijevoznika.

Članak 18. – Oštećenje tereta, definicija odgovornosti prijevoznika glede prevoženog tereta je regulirana mnogo detaljnije i jasnije nego u Varšavskoj konvenciji.

"Prijevoznik je odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem zračnog prijevoza putnika, prtljage i tereta. Unatoč tomu, prijevoznik nije odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem ako dokaže da su on i njegovi službenici i agenti poduzeli sve mjere koje su se razumno mogle zatražiti da izbjegnu štetu ili ako nije bilo moguće poduzeti takve mjere."[34] Jasno je kako je ovdje dovoljno da prijevoznik poduzme "sve mjere", a ne "sve nužne mjere" kako je definirano prema Varšavskoj konvenciji. Dokazivanje krivnje

[33] *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, Chapter III, Article 17, Montreal, 1999.
[34] Ibid., Article 18

prijevoznika bi, dakle, ovdje trebalo biti lakše, što je još jedan pokazatelj tvrdnje da je Montrealska konvencija naklonjenija pravima putnika no što je to bila Varšavska.

3.3.2. Razrješenje odgovornosti i naknada štete u slučaju smrti ili povrede putnika

U slučaju smrti ili povrede putnika, uvjeti razrješenja prijevoznika odgovornosti su kompleksni i zahtijevaju pažljivo proučavanje Članaka 20. i 21. Montrealske konvencije.

Po kriteriju objektivne odgovornosti, prijevoznik ne može isključiti niti ograničiti svoju odgovornost (ako zahtjev za naknadu štete ne prelazi 113 100 SDR), čak niti ako dokaže da šteta nije uzrokovana njegovim nemarom. Prijevoznik može biti razriješen odgovornosti samo ako dokaže kako je šteta nastala nemarom ili propustom oštećene osobe. Jasno je da objektivna odgovornost ne može značiti i apsolutnu odgovornost; prema tome bi prijevoznik bez ikakve alternative trebao isplatiti 113 100 SDR oštećenoj osobi. U slučaju objektivne odgovornosti, tužitelj mora dokazati odgovornost prijevoznika, te ako je ona dokazana, jedina mogućnost oslobođenja prijevoznika odgovornosti je dokaz da je oštećeni pridonio šteti.

Po kriteriju pretpostavljene krivnje prijevoznik odgovara ako zahtjev za naknadu štete prelazi 113 100 SDR, te je ovdje odredba nešto povoljnija za prijevoznika; može biti oslobođen krivnje ako dokaže da šteta nije nastala zbog nemara ili propusta prijevoznika, ili ako dokaže da je šteta nastala isključivo zbog nemara ili propusta treće strane.[35] Ovdje također nema uvjeta da prijevoznik mora poduzeti sve nužne mjere da se šteta spriječi.

Važnost odgovornosti prijevoznika upravo u zračnom prometu je isprepletena sa značenjem zračnog prometa u svijetu. Zračni promet je 2015. godine porastao 6.5% u

[35] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, op. cit., p. 169

odnosu na 2014.[36], što je značajan porast, a u današnje vrijeme mnogo se pažnje pridaje zaštiti zračnog prometa od rastućeg svjetskog terorizma, što je povezano sa sustavom odgovornosti Montrealske konvencije; ukoliko je šteta po putnike nastala uslijed eksplozije eksplozivnog uređaja u zrakoplovu, prijevoznik bi trebao dokazati da je poduzeo sve razumne (normalne) sigurnosne predostrožnosti prilikom skeniranja prtljage da se oslobodi krivnje, odnosno, prijevoznik se u ovom slučaju može osloboditi pretpostavljene krivnje samo ako je teroristički napad nedvojbeno jedini uzrok štete. [37]Lako je zaključiti kako bi u ovom slučaju prijevoznik teško dokazao da zasigurno nije pridonio nastanku štete (neotkrivanjem eksplozivne naprave). Ovakav primjer, iako generaliziran, jest moguć i svakako ide u prilog tezi kako je Montrealska konvencija više prilagođena putniku, odnosno njegovim zahtjevima i zaštiti putničkih prava.

3.3.3. Razrješenje odgovornosti i naknada štete zbog zakašnjenja prtljage te oštećenja na prtljazi

Za štetu nastalu zbog zakašnjenja u zračnom prijevozu putnika, prijevoznik odgovara do iznosa 4694 SDR po putniku. Za štetu nastalu zbog gubitka, zakašnjenja ili oštećenja prtljage (predane i ručne), prijevoznik odgovara do iznosa 1131 SDR i to ako putnik prigodom predaje prtljage nije deklarirao veću vrijednost te platio dodatni iznos. Za teret, iznos naknade može iznositi najviše 19 SDR po kilogramu tereta, osim ako pošiljatelj nije deklarirao veću vrijednost te platio dodatni iznos. Montrealska konvencija i za štetu na predanoj prtljazi propisuje objektivnu odgovornost prijevoznika. On može biti oslobođen odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala zbog loše kvalitete ili prirodnih svojstava prtljage.[38]

[36] http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-02-04-01.aspx - May 2016

[37] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*, op. cit., p. 295

[38] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, op. cit., p. 169

3.3.4. Avansna plaćanja

Člankom 28. Montrealske konvencije je propisano da, "U slučaju zrakoplovnih nesreća koje rezultiraju smrću ili povredom putnika, prijevoznik, ako to nacionalno pravo zahtijeva, vrši avansna plaćanja bez odgode fizičkim osobama ili osobama koje imaju pravo zatražiti naknadu da bi udovoljili trenutnim ekonomskim potrebama tih osoba." Također, ovakva plaćanja nisu jednaka priznavanju odgovornosti te se mogu dodatno naknaditi iznosima koje prijevoznik uplati u ime naknade štete.[39] Ovo osigurava pokriće trenutačnih financijskih izdataka uslijed smrti fizičke osobe (budući da ovu odštetu može zatražiti i srodnik umrle osobe) poput npr. troškova pogreba.

3.4. Sudska nadležnost

Varšavska konvencija je definirala četiri mjesta u kojima oštećeni može pokrenuti postupak te voditi parnicu protiv prijevoznika. To su mjesta:

- prebivališta prijevoznika
- glavnog sjedišta prijevoznika
- sjedišta prijevoznika u kojem je sklopljen ugovor o prijevozu (kupljena putnička karta)
- mjesto odredišta

Ponovo nije potpuno jasno koja je razlika između mjesta "prebivališta" i "sjedišta" prijevoznika. Ova redundancija je vjerojatno rezultat namjere da se mjesto "prebivališta" prijevoznika odnosi na fizičku osobu koja pruža usluge zračnog prijevoza, a ne na zrakoplovnu tvrtku.[40]

[39] *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, Chapter III, Article 28, Montreal, 1999.
[40] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*,op. cit., p. 303

Opet, kako bi se približila većim i praktičnijim pravima putnika, Montrealska konvencija je definirala i tzv. petu jurisdikciju, koja, međutim, jest primijenjiva samo za naknadu štete koja je nastala zbog smrti ili ozljede putnika. Ova jurisdikcija je mjesto u kojem putnik ima glavno i stalno prebivalište u trenutku kada se nesreća dogodila. Također, država (ali ne i mjesto) prebivališta mora biti država "u koju i iz koje prijevoznik obavlja usluge zračnog prijevoza putnika".[41] Treba napomenuti kako su se mnoge afričke države u razvitku protivile ovoj petoj jurisdikciji jer su smatrale kako je ovakva odredba na štetu njihovih malih prijevoznika, a na većinsku dobrobit putnika u razvijenim državama.[42]

[41] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*,op. cit., p. 303

[42] Singh Khaira, H., *Malaysia Airlines Flight MH370 and Liability under the Montreal Convention 1999*, op. cit., p.18

4. DEFINIRANJE POJMOVA “NESREĆA” I “OZLJEDA”

Kroz odredbe Varšavskog sustava i Montrealske konvencije, za putnika su najznačajnije one koje sadrže ključnu riječ “nesreća” ili “ozljeda”, dijelom jer te dvije riječi imaju posebno značenje kad se radi o zračnom prometu, nose konotacije možda i više negativne nego u drugim granama prometa, a jednostavno se može doći i do zaključka kako bi nesreće i ozljede u zračnom prijevozu mogle biti teže nego u drugim načinima prijevoza. Pravilno i precizno definiranje ovih pojmova trebalo bi biti imperativno u zakonodavstvu, a zbog velike važnosti u definiranju odgovornosti prijevoznika prema putniku te postojanja mnoštva literature na ovu temu, ovo će poglavlje razmotriti razne definicije ovih dvaju pojmova te ukratko navesti primjere gdje su različita tumačenja dovela do različitih presuda u parnicama između prijevoznika i putnika. Također će biti razmotrene razlike koje mogu nastati prilikom prevođenja s jednog jezika na drugi te će biti prikazani drugi slični problemi kako bi se ukazalo na kompleksnost ovakvih detalja u pravnim odnosima u zračnom prometu i na važnost postojanja jednolike zakonske definicije ključnih pojmova. Važno je zapamtiti kako je od iznimne važnosti za definiranje odgovornosti prijevoznika proučiti ovo područje, kroz starije i novije slučajeve. Stari slučajevi služe kao ogledni primjer za promatranje razvoja utvrđivanja odgovornosti, a noviji kao prikaz stanja današnjice. Takvo proučavanje slučajeva također upućuje na promjene odredbi kroz desetljeća razvoja zračnog prometa.

4.1. Definiranje “nesreće”

4.1.1. Definicije u sklopu Varšavske konvencije

U Članku 17. Varšavske i Montrealske konvencije, značenje riječi “nesreća” je dvosmisleno i bilo je različito interpretirano kroz sudske postupke. Značenje koje se možda samo nameće implicira kako nesreća mora biti događaj na koji je nemoguće

utjecati, međutim to tako ne može biti jer bi se u tom slučaju trebalo pripisati višoj sili. Prema *Encyclopedia Britannica*, nesreća je "neočekivan događaj, tipično iznenadan i povezan s ozljedom, gubitkom ili štetom."[43] Važno je upozoriti, zbog sličnosti riječi u engleskom jeziku, na razliku između *accident* i *incident*. Potonji je po ICAO – u definiran kao "događaj, osim nesreće, povezan sa zrakoplovnom operacijom koji utječe ili bi mogao utjecati na sigurnost operacije".[44]

Slučaj koji je skrenuo pažnju na važnost definiranja "nesreće" je Air France v. Saks slučaj iz 1985., kada je prilikom spuštanja u zračnu luku Los Angeles oštećena putnica osjetila bol u uhu, što je rezultiralo trajnim gubitkom sluha na jedno uho.[45] Budući je slučaj još pokrivala Varšavska konvencija, Vrhovni sud je presudio kako se po Varšavskoj konvenciji "nesreća" događa kada je ozljeda putnika uzrokovana "neočekivanim ili neobičnim vanjskim događajem". Ovakva definicija isključuje svaki događaj gdje se ozljeda događa zbog "vlastitih unutarnjih reakcija putnika na normalan i očekivan rad zrakoplova", što bi primjerice uključilo slučaj gdje se događaj dogodio uslijed putnikove prekomjerne konzumacije alkohola, što je unutarnja reakcija putnika te shodno tome nije nesreća.[46]

Sudovi u SAD također interpretiraju "nesreću" u opsegu Članka 17. kao rizik koji je "izveden iz" ili "jest karakterističan" zračnom prijevozu. U slučaju fizičkog napada od strane jednog putnika na drugo dvoje prilikom leta u Honolulu (Hawaii), okružni sud u Honoluluu je presudio kako nema elementa "nesreće" [47], budući da šteta nije nastala kao rezultat nečeg svojstvenog zračnom prijevozu. Ovdje se nameću dvije spoznaje: "nesreća", po Varšavskoj konvenciji, ne podrazumijeva svaku ozljedu na zrakoplovu kako bi se laički moglo zamisliti, a vidljivo je i još uvijek relativno veliko ograđivanje prijevoznika od odgovornosti prema putnicima, što je svojstvenije Varšavskoj nego Montrealskoj konvenciji. Normalna promjena kabinskog tlaka s visinom ili turbulencija nisu takvi rizici, ali eksplozivna dekompresija i iznenadna vrlo jaka turbulencija jesu.

[43] http://www.britannica.com/topic/accident-safety - May 2016
[44] http://www.skybrary.aero/index.php/Serious_Incident - May 2016
[45] https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/ - May 2016
[46] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*, op. cit., p. 284
[47] Stone v. Continental Airlines, Inc., 905 F. Supp. 823, 827, D. Hawaii, 1995. [Internet, cited 2016 May] Available from: http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/905/823/1741153/

Ovakvi faktori se također uzimaju u obzir kad se razmatra odgovornost prijevoznika po relevantnim odredbama. S vremenom se, očekivano, promijenilo i razmišljanje što još predstavlja inherentni rizik. Treba se svakako podsjetiti kako je Varšavska konvencija napisana 1929., kada terorizam u zraku nije postojao, dok se danas mogućnost terorizma i otmica prihvaća kao rizik inherentan i u zrakoplovstvu. U svakom slučaju, po ovakvom viđenju, smatra se da je prijevoznik bolje u mogućnosti kontrolirati rizike od putnika, te ako prijevoznik propusti to učiniti, dogodila se "nesreća".[48]

Propust u djelovanju zrakoplovnog osoblja može činiti "nesreću". U slučaju Olympic Airways v. Husain[49], putnik s astmom je sjedio preblizu pušačkog odjeljka zrakoplova, te je, uslijed odbijanja kabinskog osoblja da se premjesti, umro od asmatičnog napadaja. U ovom slučaju, Vrhovni sud SAD je odlučio kako bi izostanak djelovanja domaćice zrakoplova mogao predstavljati "nesreću" po Varšavskoj konvenciji, kao i u sličnim slučajevima gdje odgovor na po zdravlje pogubne situacije nije adekvatan ili ne postoji.[50] Ako se razmotri opći ali čest primjer, primjer infarkta na zrakoplovu, "nesreća" se kao takva možda nije dogodila ukoliko zrakoplov nema defibrilator, ali netočna uporaba defibrilatora na bolesnoj osobi podrazumijeva "nesreću". Očita je, dakle, briga prijevoznika o tome koliko se uopće promovira pružanje pomoći. Nadalje, sam Članak 17. obiju konvencija se odnosi na nesreću koja je prouzročila ozljedu putnika, a ne na nesreću koja je sama po sebi njegova ozljeda. Tekst, dakle, podrazumijeva da definiciju "nesreće" mora zadovoljiti uzrok, a ne sam događaj ozljede.[51]

---

[48] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 28

[49] Olympic Airways v. Husain, 540 U.S. 644, 316 F.3d 829, 2004. [Internet, cite 2016 May] Available from: https://www.law.cornell.edu/supct/html/02-1348.ZD.html

[50] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*,op. cit., p. 286

[51] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 29

4.1.2. Definicija "nesreće" u sklopu Montrealske konvencije

Glede odredbe Montrealske konvencije, presuda u slučaju *Saks* (otkad je Montrealska konvencija stupila na snagu) je pokazala modernizaciju razmišljanja o odgovornosti prijevoznika. Zračni prijevoz nije novost, niti je rezerviran za imućne. U svijetlu takve spoznaje vidi se kako je ovdje dio odgovornosti prebačen na putnika glede njegovog unutrašnjeg stanja. Iako Montrealska konvencija jest naklonjena pravima putnika, prijevoznik ne može biti odgovoran, primjerice, za nekog preosjetljivog na turbulencije, koje su normalna i očekivana pojava tokom leta. Pa ipak, Montrealska konvencija bi trebala još detaljnije definirati pojam "nesreće". Pitanje je događa li se pomak zakonodavstva prema tome da "nesreća" uključuje i događaje koji nisu inherentan rizik u zrakoplovstvu ili taj inherentan rizik obuhvaća sve više događaja. Guatemalski protokol iz 1971., koji nikad nije stupio na snagu, u Članku 17. Varšavske konvencije mijenja riječ "nesreća" s rječju "događaj" (*event*). Definiranje je, kao što se vidjelo, vrlo teško, ali iz očitih razloga nije praktično, niti moguće, u odredbama navesti sve moguće događaje za koje će prijevoznik biti odgovoran prema putniku.

4.2. Definiranje "ozljede"

Ova, također ključna riječ u možda najviše citiranom Članku, Članku 17. kad se traži odšteta, isto je tako bila predmetom rasprave i interpretacija. *Encyclopedia Britannica* ozljedu definira kao "prekid u kontinuitetu tjelesnog tkiva zbog nasilja, gdje nasilje podrazumijeva bilo kakav vanjski postupak, uključujući, naprimjer, operaciju"[52]. U sferi dokazivanja postojanja ili nepostojanja odgovornosti prijevoznika u zračnom prometu, međutim, pokazat će se kako je definiranje "ozljede" mnogo kompleksnije od ovakvog objašnjenja. Ponovo treba naglasiti koliko je točna definicija važna jer će se najviše sudskih sporova, razumljivo, voditi oko pretrpljene ozljede.

[52] http://www.britannica.com/science/wound / - May 2016

4.2.1. Ozljede za koje je prijevoznik odgovoran

Prema Članku 17., odgovor na ovo pitanje se čini jednostavnim. Prijevoznik je odgovoran za "smrt ili ranjavanje putnika ili ikakvu drugu tjelesnu ozljedu". Ovakva formulacija je prenesena iz Varšavske konvencije, te je interpretacija ovakvog rječnika itekako izazivala nedosljednost između nacionalnih sudova. Iz ovog Članka čini se kako prirodno slijedi da duševna bol svakako mora biti isključena iz opsega odgovornosti prijevoznika. To, međutim, nije tako. Parnice koje se tiču "tjelesne ozljede" su se pojavile sedamdesetih godina 20.st. zbog mnoštva otmica zrakoplova koje su se događale. Ovdje su tužitelji tražili naknadu za duševne boli uzrokovane okolnostima ovakvih događaja (Važno je zamijetiti kako je *tjelesna* ozljeda prijevod sa *bodily* injury, što u engleskom jeziku implicira značenje šire od hrvatskog prijevoda, te ne mora imati isključivo fizički opseg). Samo je po sebi jasno da ovakvi događaji podrazumijevaju vrlo velik stres i traumu za putnike, ali, kao i kod definicije "nesreće", ovdje se ne može baviti sa subjektivnim; prijevoznik će se pokušati osloboditi odgovornosti, a putnik laik će pokušati prikazati baš vlastitu duševnu bol kao ozljedu.

Onu važnost koju je *Saks* slučaj pružio definiranju "nesreće", za definiranje "ozljede" bio je Eastern Airlines v. Floyd iz 1990. Prilikom polijetanja iz zračne luke Miami, zrakoplovu su otkazala sva tri motora te je putnicima bilo rečeno da se pripreme za prislilno slijetanje na vodu. Nakon toga, motori su ipak ponovno pokrenuti te se zrakoplov vratio i sigurno sletio nazad u Miami. Ovaj događaj je rezultirao s više tužbi za uzrokovane duševne boli.[53]

4.2.2. Duševna bol bez fizičke ozljede

Slučaj Floyd nije bio prvi slučaj gdje je bila tražena odšteta za duševne patnje. Budući se još uvijek radilo o postojanju, a time i važenju samo Varšavske konvencije glede ovog pitanja, a ona je izvorno bila pisana samo na francuskom jeziku, sudovi su trebali razmotriti tekst i kontekst u kojem je on pisan u izvornom obliku. Bilo je također

[53] https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/ - May 2016

važno, kao što je i prije rečeno, da se održi jednolikost zakona diljem svijeta. U slučaju Burnett v. TWA[54], jednom od tri slučaja otmice u pustinji Jordana 1970., suđeno je kako Članak 17. Varšavske konvencije ne pokriva duševnu bol. Gledano kako je izvorni jezik Konvencije bio francuski, smatrano je kako se mora konzultirati francuski pravni sustav i njegove definicije. U njemu je postojala jasna razlika između tjelesne ozljede (*lésion corporelle*) i psihičke ozljede (*lésion mentale*), od kojih je prva značila "narušavanje fizičkog integriteta", te je odlučeno kako "tjelesna ozljeda" mora isključivati mentalne ozljede[55], a kako Varšavska konvencija spominje samo tjelesne ozljede, tako je dosuđeno kako prijevoznik ne može biti odgovoran za duševne patnje putnika.

Kako je interpretiranje odredbi bilo daleko od toliko željene jednolikosti, koja je bila citirana kao jedan od ciljeva Varšavske konvencije, pokazuje zasebna parnica koju je vodio drugi putnik na istom letu kao i slučaj Burnett v. TWA, odnosno slučaj Rosman v. TWA.[56] Iako je konačna presuda bila također kako prijevoznik nije odgovoran, značajno je zamijetiti kako su se oba slučaja vodila u SAD, samo u različitim saveznim državama, ali su argumenti presude bili posve drugačiji. U ovom slučaju, iako je sud bio svjestan toga kako je francuski jezik jedini izvorni jezik Varšavske konvencije, nije bilo rasprave o prijevodu s izvornika, niti je prijevod uopće učinjen, jer je sud jednostavno smatrao kako ovdje francuska zakonska interpretacija *lésion corporelle* nije uopće od značenja. U ovom slučaju je jednostavno smatrano kako normalno značenje "tjelesne ozljede", odnosno *bodily injury*, u Članku 17. ima konotacije vidljive, opipljive ozljede te isključuje psihičke ozljede.[57] Dakle, iako je presuda bila jednaka, suđenje glede jednog te istog događaja je vođeno na potpuno drukčiji način, što ilustrira kako je jednolikost još uvijek bila izvan dosega.

---

[54] Burnett vs. Transworld Airlines Inc., 368 F.Supp. 1152, D. New Mexico, Albuquerque division, 1973. [Internet, cited 2016 May] Available from: http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1152/1802493/

[55] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 32

[56] Rosman v. Transworld Airlines Inc., 34 N.Y. 2d 385, New York, 1974. [Internet, cited 2016 May] Available from: http://www.leagle.com/decision/197441934NY2d385_1368/ROSMAN%20v.%20TRANS%20WORLD%20AIRLINES

[57] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 33

Imajući sve ovo na umu, od velike je važnosti razmotriti parnicu vođenu oko slučaja koji se dogodio isti dan kao i otmica leta TWA, gdje je zrakoplov tvrtke Swiss Air Transport Company otet te je spušten u istu zračnu luku kao i zrakoplov tvrtke TWA. U ovom slučaju Husserl v. Swiss Air Transport Company,[58] slično kao u slučaju Rosman, sud je odredio kako značenje svih riječi Članka 17. po francuskom zakonodavstvu nije obvezujuće za istragu odgovornosti ali ipak je smatrano kako značenje *lésion corporelle* treba biti utvrđeno. Potonje je važna razlika u odnosu na slučaj Rosman, gdje je suđeno kako značenje *lésion corporelle* ne treba biti ispitivano. Također, suprotno slučaju Rosman, sud je bio mišljenja kako "obično značenje riječi "smrti, ranjavanja ili bilo koje druge tjelesne ozljede" može biti interpretirano s dvojakim značenjem u tome da bi se riječi, skoro jednako lako, mogle tumačiti kao da se odnose na emocionalnu ili mentalnu ozljedu. Sud se u osnovi oslonio na pretpostavku kako su mentalne reakcije i funkcije dio tijela."[59] U ovom je presudnom slučaju, dakle, zaključeno kako se *lésion corporelle* može odnositi i na duševnu bol. Razmatranje je vrlo zanimljivo po različitosti pristupa praktički jednakim optužbama u sva tri spomenuta slučaja (Burnett, Rosman i Husserl), glede događaja koji su se dogodili u istom danu, a suđenja bila provedena u istoj državi. Ponovo, ovo zasigurno nije bila jednolikost koju su propisali i željeli autori Varšavske konvencije.

U slučaju Floyd v. Eastern Airlines, koji je, kako je gore rečeno, bio od presudnog značaja za definiranje odgovornosti u ovakvim slučajevima, sud se oslanjao na francusku zakonsku definiciju *lésion corporelle* te je došao do zaključka kako "izraz pokriva svaku osobnu ozljedu, uključujući duševne patnje".[60] Rečeno je kako doslovni prijevod *lésion corporelle* u izraz "tjelesna ozljeda" ne pokriva pravo značenje po francuskom zakonodavstvu, te kako je točniji prijevod "osobna ozljeda". Vidljivo je kolika je važnost značenja prijevoda, imajući na umu kako se radi o itekako važnom aspektu odgovornosti prijevoznika prema putniku. Prikazuje se jasna razlika između lingvističkog doslovnog prijevoda i prijevoda da se zadrži zakonsko značenje izraza, kao i duboko značenje i dvosmislenost koje prevođenje prilikom suđenja može nositi. Također, sagledavajući

[58] Husserl v. Swiss Air Transport Company, 351 F. Supp. 702, S. D. New York, (1972) [Internet, cited 2016 May] Available from: http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/351/702/2594725/
[59] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 34
[60] Ibid.

vjerojatne namjere autora Varšavske konvencije, odlučeno je kako po značenju riječi Članka 17. autori nisu namjeravali isključiti bilo koju kategoriju štete, pa tako niti psihičku. Nadalje, sud se pozvao na Guatemalski protokol gdje je u engleskom tekstu "... ranjavanja ili druge tjelesne ozljede" zamijenjeno s "... osobne ozljede". Francuska inačica je zadržala izraz *lésion corporelle*.[61]

Eastern Airlines se žalio na odluku koja je poslana na razmatranje Vrhovnom sudu SAD. Osim naglaska na značaj korištenja francuske zakonske definicije *lésion corporelle* te smatranja kako se taj izraz odnosi samo na ozljede na tijelu, sud je odlučio kako razmatranje francuskih pravnih dokumenata ne otkriva ikakve sudske ili druge indikacije kako *lésion corporelle* pokriva psihološke ozljede. Ponovo, u primjeru različitog tumačenja, a suprotno slučaju Burnett v. TWA, odlučeno je kako izraz *lésion corporelle* uopće nema točnu pravnu definiciju. To je, gledajući na pokušaje definiranja ovog izraza, bio presedan. Jednako tako je odlučeno kako po općem i građanskom pravu većine država iz 1929. nije postojala mogućnost kompenzacije za duševnu bol pa nije niti moguće kako su autori Varšavske konvencije predvidjeli da *lésion corporelle* znači odgovornost prijevoznika u ovakvim slučajevima. [62] Treba se svakako prisjetiti činjenice koja ide ovoj odluci u prilog, a to je da su "potpisnici Konvencije 1929. bili više naklonjeni zaštiti zračnih prijevoznika i poticanjem nove industrije nego pružanju pune kompenzacije oštećenim putnicima".[63]

4.2.3. Duševna bol praćena fizičkom ozljedom

Iako je zbog kompleksnosti ovakvih slučajeva pitanje može li prijevoznik biti odgovoran za fizičke ozljede uzrokovane duševnim patnjama, u razmatranju ovakvih ozljeda odluke sudova ipak jesu nešto jednostavnije, zbog samog postojanja i fizičke ozljede. Kasacija u New Yorku 1974., u slučaju Rosman v. TWA, je ocijenila kako je

[61] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 35
[62] Ibid.
[63] Eastern Airlines Inc. v. Floyd, 499 U.S. 530, 546 (1991.) [Internet, cited 2016 May] Available from: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/

prijevoznik odgovoran za "tužiteljeve opipljive, objektivne tjelesne ozljede, uključujući one uzrokovane psihičkom traumom otmice zrakoplova, te štetu koja potječe od takvih ozljeda, ali ne za samu traumu kao takvu." [64] Prijevoznik je, dakle, bio odgovoran ako je duševna trauma izazvala fizičke ozljede poput nateknuća nogu, bolova u leđima i dr., te je po Varšavskoj konvenciji bilo moguće dobiti odštetu.

Još više prava putnika u ovom pogledu je zastupao sud u Husserl v. Swiss Air Transport Company koji je odlučio kako je šteta za "tešku psihičku bol i patnju", uključujući "razne psihičke i psihosomatske ozljede, od kojih barem dio uključuje fiziološke manifestacije" nadoknadiva po Varšavskoj konvenciji.[65]

Kako "duševna bol praćena fizičkom ozljedom" može značiti i duševnu bol uzrokovanu fizičkom ozljedom i fizičku ozljedu uzrokovanu duševnom boli, jasno je kako bi u utvrđivanju odgovornosti prijevoznika još uvijek moglo biti dvosmislenosti. U sferi duševnih boli uzrokovanih fizičkom ozljedom ne postoji mnogo slučajeva, ali jedan od njih jest Burnett v. TWA, gdje se zagovaralo usko tumačenje Članka 17. Varšavske konvencije. Sud je naveo kako "Svakako, duševna bol izravno potekla od tjelesne ozljede je šteta prouzročena tjelesnom ozljedom."[66] Ovo ukazuje na to da izraz "tjelesna ozljeda" znači i duševnu bol. U slučaju Rosman v. TWA, slično tome je sud kazao kako je duševna bol nadoknadiva kroz odgovornost prijevoznika samo ukoliko protječe iz tjelesnih ozljeda, a ne nadoknadiva sama po sebi. Viđenje identično ovom je imao i sud u slučaju Floyd: "tužitelj ima pravo na odštetu za emocionalne ozljede samo ukoliko su one posredno uzrokovane fizičkim ozljedama. Emocionalne ozljede koje su samo praćene fizičkim ozljedama nisu nadoknadive."[67]

Fizička ozljeda uzrokovana duševnom patnjom je možda teže dokaziva i formira manje značajan dio stvarnih slučajeva. Jedini slučaj koji se izravno bavi ovakvom uzročno – posljedičnom vezom jest Rosman v. TWA. Zaključak suda je bio da ukoliko je kožni osip oštećene bio uzrokovan ili pogoršan traumom u zrakoplovu, tada ima pravo

---

[64] Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*, op. cit., p. 288

[65] Ibid., p.288

[66] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 36

[67] Ibid., p. 37

na odštetu za osip i oštećenja koja proizlaze iz njega, jer "može postojati psihička uzročna veza između uzroka – nesreće i posljedice – tjelesne ozljede. Međutim, nije moguće nadoknaditi samu uzročnu vezu – duševnu patnju." Ova odluka nije osporena. [68]

Napokon, u slučaju Alvarez v. American Airlines iz 2000. godine, oštećeni putnik nije dobio pravo na nadoknadu uslijed PTSP – a, iako je imao i fizičke manifestacije, zbog toga što PTSP nije izazvan fizičkim faktorima tijekom evakuacije zrakoplova, već psihičkim faktorima uslijed evakuacije. Na sudu u New Yorku je bilo rečeno: "... kada bi fizičke manifestacije psihičke nevolje, poput povećanog srčanog pulsa i krvnog tlaka, bile nadoknadive pod Varšavskom konvencijom, putnik uplašen od turbulencije bi mogao tražiti odštetu na temelju svog povećanog pulsa."[69] Dakle, nameće se razmišljanje kako bi ovako definirana odgovornost prijevoznika bila prevelika, u preširokom spektru, da dozvoli prijevozniku da bude oslobođen odgovornosti. I ovaj primjer ilustrira koliko nejednolikosti postoji u sudskim postupcima, gdje se za PTSP ne može dobiti odšteta, ali se može dobiti za kožni osip uslijed psihičke patnje.

4.2.4. "Ozljeda" pod Montrealskom konvencijom

Montrealska konvencija je više naklonjena pravima putnika od Varšavske konvencije. Prema tome, moglo bi se pretpostaviti kako i definicija ozljede pokriva širi spektar događaja i stanja. Često promatran slučaj je Ehrlich v. American Airlines, gdje su uz fizičke ozljede zadobivene tokom evakuacije nakon izletanja s uzletno – sletne staze, supružnici Ehrlich navodno zadobili i psihičke ozljede te tražili naknadu i za duševne patnje, uključujući strah od letenja, nesanicu te noće more.[70] Ovaj je slučaj bio važan jer, iako se nesreća dogodila 1999. godine, završna rasprava se vodila 2003., a do odluke suda je došlo 2004. godine, kada je Montrealska konvencija već bila na snazi i u potpunosti zamijenila Montrealsku konvenciju. Na raspravi o odredbama Montrealske

[68] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 37

[69] Ibid., p. 38

[70] Ehrlich v. American Airlines Inc., 360 F.3d 366, 2003. [Internet, cited 2016 May] Available from: https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F3/360/360.F3d.366.02-9462.html

konvencije 1999. švedski i norveški predstavnici tražili su da se odgovornost prijevoznika proširi i na "mentalnu ozljedu" putnika, napisano tim riječima, kako bi se odgovornost nedvosmisleno odnosila i na taj, do tada vrlo zbunjujuć spektar ozljeda. Do dogovora, međutim, nije došlo jer su neke delegacije zaključile kako "ozljeda" nije dovoljno uključiv termin da bi se odnosio i na duševne patnje. To je bila pogreška, jer kako medicinska znanost napreduje, sve je teže jasno odvojiti fizičku ozljedu od duševne boli, a i trebalo bi se priznati kako duševna trauma može biti jednako tako teška kao i fizička.[71] Francuska je delegacija ponovila kako *lésion corporelle* jest izraz kojem francusko zakonodavstvo pridaje značenje fizičke i psihičke ozljede. Ovo je bilo u suprotnosti s tumačenjem Vrhovnog suda SAD u slučaju Floyd, koji je zagovarao usko tumačenje riječi Varšavske konvencije te isključenje psihičkih ozljeda iz *lésion corporelle*, u samo još jednom od mnogobrojnih jezičnih prepreka kroz godine.[72] Ovakva nemogućnost da se dođe do dogovora rezultirala je sudskom odlukom u slučaju Ehrlich kako su pregovori o psihičkim ozljedama u Montrealu "divergentni" i "proturječan zbor glasova".[73] Ovakav opis možda i najbolje odgovara svim pokušajima da se definira termin "ozljeda" u opsegu Članka 17., koji je po Montrealskoj konvenciji praktički *verbatim* svog prethodnika s Varšavske konvencije. Slijedom toga, u slučaju Ehrlich, presuda je bila također da prijevoznik prema putniku ima odgovornost za psihičke ozljede samo ukoliko one potječu iz fizičke ozljede.[74]

Vidljivo je, dakle, kako su, unatoč tome što je zrakoplovstvo dobro zaštićena i stabilna industrija, stroga pravila Varšavske konvencije još dugo vrijedila. Unatoč kasnijim pokušajima ujednačavanja i ovakvih definicija, najveći od kojih je bio upravo u Montrealu 1999., sudovi su još uvijek trebali interpretirati značenje riječi u Članku 17., budući da nisu imali nedvosmislenu definiciju koja bi ih vodila. Do koje mjere je ovo dozvolilo sudovima da namjerno budu naklonjeni prijevoznicima ili putnicima, ne može se znati. Montrealska konvencija nije uspjela promijeniti rječnik Varšavske konvencije

---

[71] Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, op. cit., p. 38

[72] Cunningham, McKay : *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?*, Vanderbilt Journal of Transnational Law, Vol. 41, Vanderbilt University, Nashville TN, 2008., p. 32

[73] Ehrlich v. American Airlines Inc., 360 F.3d 366, 2003. [Internet, cited 2016 May] Available from: https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F3/360/360.F3d.366.02-9462.html

[74] Cunningham, McKay : *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?*, op. cit., p. 38

koja ograničava odgovornost prijevoznika na "tjelesnu ozljedu" (bodily injury), a predsjednik Konvencije je objasnio kako zadržavanje tog izraza treba dozvoliti državama potpisnicama da se oslanjaju na, i nastave razvijati, vlastite pravosudne presedane. Vrhovni sud SAD – a predlaže da se, uz odredbe Montrealske konvencije, proučava i povijest pregovora o ovakvim pitanjima.[75] Odgovornost prijevoznika prema putnicima u ovom smislu, dakle, još nije potpuno definirana. Iz ovog se razmatranja vidi kako možda nema niti volje da se rječnik Članka 17. promijeni, možda i kako bi se putnici obeshrabrili kod traženja odštete za ovakve, moguće dvosmislene slučajeve.

[75] Cunningham, McKay : *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?*, op. cit., p. 39

5. IMPLEMENTACIJA U HRVATSKO NACIONALNO ZAKONODAVSTVO

Republika Hrvatska, u trenutku svog osamostaljenja 1991. godine, nije imala vlastite propise iz područja zračnog prava. Kako bi se ipak omogućilo uspostavljanje i regulacija zračnog prometa, preuzet je dio pravne regulative bivše SFRJ. Međutim, kako je ta regulativa bila raštrkana, bilo je jasno kako će nova država morati donijeti vlastite propise, gdje će odgovornost neupitno biti temeljena na Varšavskoj konvenciji, koja je tada bila na snazi. Nastojalo se da novi zakoni budu "sažeti i sveobuhvatni, kako bi se omogućilo što jednostavnije donošenje, izmjene i dopune podzakonskih akata, a s ciljem usklađenosti s međunarodnim ugovorima. Isto tako, nastojalo se osigurati da gospodarstveni i pravni odnosi sudionika u zračnom prometu, kako fizičkih tako i pravnih osoba, budu uređeni na temelju tržišnoga i svijetu otvorenog gospodarstva, slobodne tržišne utakmice i izjednačavanja prava i obveza svih sudionika."[76] Zakonski akti Republike Hrvatske relevantni u smislu definicije odgovornosti prijevoznika prema putnicima i prtljazi jesu:

- Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu[77] (dalje: ZOSZP)
- Uredba Vijeća (EZ) 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća (dalje: Uredba EZ 2027/97)
- Uredba Vijeća (EZ) 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju zajedničkih pravila u vezi s nadoknadom i pomoći putnicima u slučaju uskraćivanja ukrcaja i otkazivanja ili dugih kašnjenja letova (dalje: Uredba (EZ) 261/2004)
- Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz [78] (dalje: ZPK)

[76] Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, op. cit., p. 195
[77] Narodne novine, br. 132/98, 63/08, 134/09, 94/13
[78] Narodne novine, br. 9/07

U nastavku će se razmotriti svaki od četiri navedena dokumenta, njegove implikacije i opseg primjene. U slučaju odredbi ili činjenica od posebnog značaja, biti će citirani dijelovi ovih dokumenata.

5.1. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu i Uredba Vijeća (EZ) 261/2004

Zakon je donešen 1998. godine, dakle četiri godine prije stupanja na snagu Montrealske konvencije, što znači da je prvotno uređen po odredbama tada važeće Varšavske konvencije, iako je posljednja revizija Zakona napravljena 2013. godine, gdje je obrisan velik broj članaka. Zakonom se, između ostalog, utvrđuje i provedba Uredbe (EZ) 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju zajedničkih pravila u vezi s nadoknadom i pomoći putnicima u slučaju uskraćivanja ukrcaja i otkazivanja ili dugih kašnjenja letova. Kako se Zakonom potvrđuje uredba, ova dva dokumenta će biti prikazana paralelno. Zanimljivo je navesti kako u Članku 3., gdje se definiraju pojmovi, nema definicije riječi "nesreća" ili "ozljeda", s pretpostavkom kako je to doista ostavljeno pravosudnim instancama na vlastito tumačenje.

ZOSZP sadrži šest dijelova:

- Dio prvi – Opće odredbe
- Dio drugi – Obvezni odnosi
- Dio treći – Stvarnopravni odnosi u pogledu zrakoplova
- Dio četvrti – Postupak ovrhe i osiguranja na zrakoplovu i teretu u zrakoplovu
- Dio peti – O mjerodavnom pravu
- Dio sedmi – Prijelazne i završne odredbe

U pogledu odgovornosti prijevoznika, mjerodavan je Dio drugi, a pogotovo Članci 6 – 9, gdje je definirano "...koja minimalna prava putnici ostvaruju u svezi događaja

izravno povezanih s putnikom, koji događaji za sobom povlače naknadu i/ili pomoć..."[79] Ti slučajevi uključuju događaje "kada je putnicima uskraćen ukrcaj protiv njihove volje, kada je putnicima let otkazan, kada putnicima let kasni."[80] Ovakvo pravo na pomoć ne mogu ostvariti svi putnici, primjerice oni koji putuju besplatno ili po posebnim, javnosti nedostupnim tarifama. Jasno je navedeno kako "Sankcije za kršenje minimalnih prava putnika moraju biti efektivne, proporcionalne i preventivne, te se putnici čija su minimalna prava prekršena, imaju pravo pozvati na ovu odredbu pred nadležnim tijelom..."[81] Vidljivo je, dakle, kako se nastoji zaštititi putnika, iako bi putnici sa svojim pravom pozivanja na ove odredbe trebali biti bolje upoznati; lako je zamisliti kako oštećeni putnici u ovom pogledu najčešće potražuju i primaju ona prava na koja se prijevoznik pozove, umjesto da se putnici laici sami pozovu na relevantne odredbe, s kojima bi trebali biti bolje upoznati nego što jesu.

Članak 7. određuje pomoć kao funkciju sati kašnjenja i udaljenosti koja bi trebala biti prijeđena tokom leta. Prijevoznik je odgovoran prema putniku za kašnjenje leta u polasku:

a) za dva sata i više za letove dužine 1500km ili kraće, ili
b) za tri sata ili više za sve letove unutar teritorija država (države potpisnice Sporazuma o europskom zajedničkom zračnom prostoru) duže od 1500km i za sve ostale letove između 1500km i 3500km, ili
c) za četiri sata ili više, u slučaju svih letova koji ne spadaju pod točke a) ili b) ovoga stavka[82]

Odgovornosti prilikom uskraćivanja ukrcaja na let uređuje Članak 8., gdje je zapisano već dobro poznato pravilo da će prijevoznik, kada se očekuje da će doći do uskraćivanja ukrcaja na let, prvo pozvati dobrovoljce da ustupe svoje mjesto na letu u zamjenu za pogodnosti o kojima se putnik dogovara s prijevoznikom, kao i pomoć iz Članka 9. To znači da će putnici s rezervacijama, a koji nemaju striktne vremenske obaveze, ponekad rado odreći svoje rezervacije te putovati sa slijedećim letom u

[79] ZOSZP, Članak 6.
[80] Ibid.
[81] Ibid.
[82] Ibid.,, Članak 7.

zamjenu za npr. novčani bon (*voucher*). Za putnike kojima je ukrcaj uskraćen protiv njihove volje, u slučaju nejavljanja dovoljno dobrovoljaca, predviđa se trenutačna nadoknada po odredbama Članka 9.

Članak 9. sadrži odredbe koje će putniku laiku biti najzanimljivije, iz razloga što u njemu može pronaći visinu novčane te druge oblike odštete. Pravo na odštetu po odredbama ovog Članka nemaju putnici koji su obaviješteni o otkazivanju leta u propisano vrijeme unaprijed, dakle prije leta, a koje se smanjuje ukoliko je putnicima ponuđeno preusmjeravanje. Za one koji ostvaruju pravo na odštetu, visina odštete jest:

a) 250 EUR u kunskoj protuvrijednosti za sve letove dužine 1500km ili kraće,
b) 400 EUR u kunskoj protuvrijednosti a sve letove unutar teritorija država [potpisnica ECAA] duže od 1500km i za sve druge letove između 1500km i 3500km
c) 600 EUR u kunskoj protuvrijednosti za sve letove koji ne spadaju pod točke a) i b) ovoga članka[83]

Također, prilikom nepredviđenog čekanja leta, putnici ostvaruju pravo na besplatne obroke i osvježavajuće napitke u odnosu s vremenom čekanja, smještaj u hotelu, prijevoz između aerodroma do mjesta smještaja te pravo na dva besplatna telefonska poziva, telefaks poruke ili elektroničke poruke. O odgovornosti prijevoznika, a zaštiti prava putnika, govori i stavak koji određuje kako "Ukoliko prijevoznik premjesti putnika u razred viši od onoga za koji je karta plaćena, ne može zahtijevati nikakvu nadoknadu razlike u cijeni."[84] Također je naveden način odštete za slučaj da prijevoznik premjesti putnika u razred niži od onog za koji je karta plaćena, te razne odredbe vezane za odgovornost prema putnicima smanjene pokretljivosti te osobama u njihovoj pratnji, odredbe glede odnosa stvarnog prijevoznika i organizatora putovanja, postupka prijave za let i drugo. Važno je napomenuti kako su odredbe citirane ovdje, kao i one koje nisu, izravno prenesene u hrvatskom prijevodu Uredbe (EZ) 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju zajedničkih pravila u vezi s nadoknadom i pomoći putnicima u slučaju uskraćivanja ukrcaja i otkazivanja ili dugih

[83] ZOSZP, Članak 9.a
[84] Ibid., Članak 9.d

kašnjenja letova. Uredba je, dakle, donesena 2004. i primijenjuje se izravno u članicama EU. Kako RH nije bila članica EU, 2008. je donesena odluka o proglašenju Zakona o izmjenama i dopunama ZOSP. Dakle, ZOSP je novelom iz 2008. izravno prenio odredbe ove Uredbe iz 2004. Promijenjen je izgled dokumenta u smislu numeriranja članaka, ali odredbe su identične.

5.2. Uredba Vijeća (EZ) 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća

Ova je uredba donesena 9. listopada 1997. Stupila je na snagu 17. listopada 1998. Smisao uredbe, po Članku 1., je "utvrđivanje obveze zračnih prijevoznika Zajednice u vezi s njihovom odgovornošću za štetu koju pretrpe putnici u slučaju smrti ili bilo koje tjelesne ozljede koju je pretrpio putnik ako se nesreća koja je prouzročila navedenu štetu dogodila u zrakoplovu ili tijelom bilo koje operacije ukrcaja ili iskrcaja."[85] Uz razmatranje kako je Uredba EZ 2027/97 donesena prije stupanja na snagu Montrealske konvencije, razlozi donošenja ovakve uredbe jesu bili potreba za boljom zaštitom putnika sudionika zrakoplovnih nesreća, granice odgovornosti određene Varšavskom konvencijom a preniske prema današnjim gospodarskim i društvenim standardima, te "često dovode do dugotrajnih postupaka koji štete ugledu zračnog prijevoza", kao i, u to vrijeme vrlo znakovito "budući da se ponovno razmatranje i preispitivanje Varšavske konvencije odavno očekuje, što bi dugoročno na međunarodnoj razini predstavljalo ujednačeniji i primjenjiviji odgovor na pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju nesreće..." [86] Ovdje je već vidljivo kako su relevantna tijela bila itekako svjesna nedostataka Varšavske konvencije, a pogotovo zaostalosti njenih odredbi za razvojem zračnog prometa (unatoč mnoštvu kasnijih preinaka Konvencije). Pitanja odgovornosti prijevoznika prema putnicima u slučaju nesreće su se promijenila, i ova uredba je odgovor na takve promjene, uključujući "gospodarski razvoj i situacija u međunarodnom kontekstu" te činjenicu da je "primjereno otkloniti sva novčana ograničenja

[85] *Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća,* Službeni list Europske unije, 07/Sv. 3, Luxembourg, 1997., p.46 [Internet, cited 2016 May]. Available from: http://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj/hrv/pdfa1a

[86] Ibid., p. 45

odgovornosti u smislu članka 22. stavka 1. Varšavske konvencije..." [87] Također, u popisu definicija nema riječi "nesreća" ili "ozljeda", već je izričito napomenuto kako nedefinirani pojmovi odgovaraju pojmovima koji se koriste u Varšavskoj konvenciji (uz sve probleme glede definiranja koji su prikazani kroz godine).

Iz riječi Članka 1., kao i Stavka 2. Članka 3. Uredbe EZ 2027/97, njen opseg, odgovornost prijevoznika, kao i granica zahtjeva za odštetom do 100 000 SDR (što će kasnije biti definirano kao prvi stupanj odgovornosti), vidljivo je kako je dio ove uredbe ipak vrlo sličan tada važećoj Varšavskoj konvenciji, a i riječima buduće Montrealske konvencije. Također je vidljivo kako je SDR uveden čak i prije nego je Montrealska konvencija stupila na snagu, iako se spominje i ECU koji je "obračunska jedinica korištena prilikom sastavljanja općeg proračuna Europskih zajednica u skladu s člancima 207. i 209. Ugovora." [88], i to tako da se naknada obavlja prema zahtjevu čija je protuvrijednost u ECU jednaka iznosu do 100 000 SDR.

Za promatranje je zanimljiv Članak 4. koji kaže kako "U slučaju smrti ili bilo koje tjelesne ozljede koju je pretrpio putnik u slučaju nesreće, ništa u ovoj Uredbi:

a) ne podrazumijeva da je zračni prijevoznik Zajednice jedina stranka odgovorna za plaćanje naknade štete; ili
b) ne ograničava možebitna prava zračnog prijevoznika Zajednice da zahtijeva doprinos ili naknadu štete od bilo koje druge stranke u skladu s mjerodavnim pravom."[89]

Dakle, osjetno je, unatoč snažnoj volji za odstupanjem od zastarjelih odredbi Varšavske konvencije, jednako jako zadržavanje prava na relativnu zaštitu prijevoznika u smislu njegove odgovornosti prema putnicima i njegovog prava traženja odštete. Avansno plaćanje je određeno kao obavezno, provedivo bez odlaganja, do iznosa najmanje 15 000 SDR. Avansno plaćanje je detaljnije objašnjeno u potpoglavlju 3.3.4.

---

87 Ibid., p. 46

88 *Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća,* Službeni list Europske unije, 07/Sv. 3, Luxembourg, 1997., p.46 [Internet, cited 2016 May]. Available from: http://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj/hrv/pdfa1a

89 Ibid., p. 47

5.3. Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz

Najvažniji akt donesen u smislu uređivanja odgovornosti prijevoznika jest ZPK, odnosno zakon kojim se potvrdila Montrealska konvencija. Odluka o proglašenju ZPK bila je donešena 10. listopada 2007., dok je ZPK stupio na snagu 23. ožujka 2008. godine. Njime su se u RH potvrdile sve odredbe Montrealske konvencije na svim jezicima na kojima je izvorno napisana, a u samom tekstu ZPK jesu odredbe Montrealske konvencije na hrvatskom i engleskom jeziku. Bitno je, zbog prethodno prikazane važnosti, napomenuti kako se i u hrvatskom prijevodu Montrealske konvencije, u Članku 17. nalazi izraz "tjelesna povreda", dakle izravan prijevod engleskog *bodily injury.* Odredbe glede odgovornosti prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi su jednake navedenima u Montrealskoj konvenciji.

6. STUDIJA SLUČAJA – PIAMBA CORTES V. AMERICAN AIRLINES

Piamba Cortes v. American Airlines je poznat slučaj gdje je razmatrana odgovornost prijevoznika prema putniku, odnosno njegovom zakonskom predstavniku (što, sa stajališta odgovornosti prijevoznika, u ovom slučaju ne čini razliku).

6.1. Pozadina slučaja

20. prosinca 1995., let American Airlines – a 965 se srušio pri prilazu u zračnu luku Alfonso Bonilla Aragon u Caliju u Kolumbiji. U nesreći je poginuo 151 putnik, uključujući Mariu Constanzu Piamba Cortes, državljanku Kolumbije koja se vraćala sa studija u SAD – u. Tužiteljica u ime preminule je bila Doris Cristina Piamba Cortes koja je podnijela tužbu za ovaj delikt protiv kompanije American Airlines Inc. Boeing B757 je bio u dobrom mehaničkom stanju. Zrakoplovom je upravljao kopilot, dok je kapetan vodio radio komunikaciju. American Airlines upućuje pilote na posebno obučavanje za slijetanje na aerodrome koji su okruženi opasnim terenom. Piloti su također nedvosmisleno upućeni da se u letovima za Južnu i Središnju Ameriku ne oslanjaju na kontrolu leta za informacije o vlastitoj poziciji jer, zbog pretpostavki potonjih, upute kontrole leta mogu završiti uputama za snižavanje ispod sigurnih visina u planinskim područjima. Zrakoplov je prilazio zračnoj luci tokom noći, a niz navigacijskih grešaka pilota je rezultirao skretanjem s kursa te udarom u planinu El Deluvio, 28 nautičkih milja od zračne luke. [90] Suđenje je počelo 1999. godine.

[90] http://caselaw.findlaw.com/us-11th-circuit/1413990.html - May 2016

6.2. Varšavska konvencija i "zlonamjerno postupanje"

Nakon što je Piamba Cortes podigla tužbu u Miamiju, American Airlines je slučaj proslijedio saveznom sudu gdje je bio objedinjen za postupak pred suđenje za skoro 160 tužbi drugih putnika, a nakon četiri dana sud je usvojio prijedlog. Na temelju putničkih tužbi protiv American Airlines okružni sud je odlučio kako tužbe spadaju u opseg Varšavske konvencije. Konvencija je tada ograničavala odgovornost prijevoznika osim u slučaju zlonamjernog postupanja, koje se moglo provesti na tri načina, između ostalog i kroz "grubu nepažnju spram mogućih posljedica".[91] Ovakva nesreća se može prikazati kao takva, te su predstavnici svih putnika tužili prijevoznika na tom temelju. Sud je odlučio kako treba pokazati "da je postupak optuženika prerastao u iznimno veliko odstupanje od standarda brige u okolnostima gdje je opasnost od vjerojatne štete očita i vidljiva". [92] To vrijedi čak i ako optuženik nije subjektivno shvatio kako njegovi postupci stavljaju putnike u opasnost. Sud je odlučio kako bi svaka razumna porota smatrala da daljnje snižavanje zrakoplova po noći i u planinskom terenu, kada je shvaćeno da je zrakoplov skrenuo s kursa, sačinjava zlonamjerno postupanje po ovoj definiciji. *American* je uložio žalbu, smatrajući kako "zlonamjerno postupanje" zahtijeva subjektivan, a ne objektivan test.

Također, *American* je smatrao kako je sud krivo protumačio "zlonamjerno postupanje" u smislu Varšavske konvencije. Isto tako, optuženi je naveo kako, u slučaju primjene subjektivnog testa, zlonamjerno postupanje dvojice pilota treba dokazati čvrstim činjenicama. Svakako treba podsjetiti kako je tužiteljima bilo u interesu zaobići ograničenje odgovornosti, što je po Varšavskoj konvenciji bilo jedino moguće ako dokažu zlonamjerno postupanje prijevoznika. Dakle, nastojanje tužitelja da ostvari nadoknadu veću od tadašnjih 75 000 USD je ovisilo o utvrđivanju kako su piloti bili uključeni u zlonamjerno postupanje po Članku 25 Varšavske konvencije. Do vremena suđenja, SAD su ratificirale Montrealski protokol br. 4, koji je "zlonamjerno postupanje" zamijenio s "ograničenja odgovornosti (...) Članka 22. nisu primijenjiva ukoliko je dokazano da je šteta nastala iz djelovanja ili propusta prijevoznika, njegovih službenika

[91] Larsen, P. B., Sweeney, J.C., Gillick, J.E., *Aviation Law – Cases, Laws and Related Sources*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2012., p. 470
[92] Ibid.

ili agenata, učinjenog s namjerom da prouzroče štetu ili učinjenog bezobzirno, sa saznanjem da će postupak vjerojatno rezultirati štetom."[93] Ovdje se na prvi pogled nameće misao kako nema mogućnosti da su piloti krivi po ovakvoj definiciji. Ovo je, dakle, promijenilo slučaj, gdje je korišten riječnik promijenjen iz "zlonamjerno postupanje" u definiciju po Protokolu br. 4. Vraćanjem na tri načina na koja se može zlonamjerno postupiti, a čije definicije nisu važne za opseg ove studije, ne nalazi se točno značenje prije spomenute "grube nepažnje" u slučajevima koji spadaju pod Varšavsku konvenciju. Ovakva nejasnoća i nedostatak definicije nisu, kako je već rečeno, neuobičajeni u sudskim postupcima glede utvrđivanja odgovornosti prijevoznika.

Nadalje, Piamba Cortes je smatrala kako su piloti leta 965 znali da će njihov postupak snižavanja izvan zračnog puta u planinskom području vjerojatno rezultirati štetom po putnike. Čini se nevjerojatno, kada se slučaj tako sagleda, da su piloti znali kako će najvjerojatnije ugroziti putnike, pogotovo imajući na umu da piloti tokom leta trebaju misliti i na vlastite živote i sigurnost. Piamba Cortes je, međutim, morala pokazati kako nema prave dvojbe glede tri tvrdnje: kako su piloti leta 965 znali da su izgubljeni u planinskom području, da su namjerno odlučili nastaviti snižavanje te da su znali kako će snižavanje u ovakvim okolnostima vjerojatno naštetiti putnicima.[94] Začuđujuće je kako *American* nije ni tvrdio kako piloti nisu bili svjesni da svojim postupcima ugrožavaju putnike ili da se zrakoplov snižava. Obje strane su, dakle, priznale ili nisu osporile ove dvije tvrdnje. Postupak dokazivanja je postao još kompleksniji kada je trebalo pokazati jesu li piloti znali da su van kursa; štoviše, trebalo je pokazati kako su oni morali znati da su značajno van kursa. Ovakav izbor riječi, iako komplicira slučaj, je važan jer ukoliko su piloti bili svjesni da se nalaze malo van kursa, nisu morali biti svjesni kako će njihovi postupci vjerojatno ugroziti putnike.

[93] Larsen, P. B., Sweeney, J.C., Gillick, J.E., *Aviation Law – Cases, Laws and Related Sources*, op. cit., p. 472
[94] Ibid., p. 482

6.3. Odluka suda

Sud je smatrao kako je jedini razumni zaključak taj da su piloti znali da su značajno skrenuli s kursa. U prilog teoriji kako su piloti znali da ugrožavaju putnike ide i činjenica kako se nisu pridržavali uputa od strane American Airlines – a glede vlastite navigacije, što indicira da su piloti znali kako njihovi postupci ugrožavaju putnike. Međutim, unatoč tome, "razumno je zaključiti kako, unatoč školovanju, piloti nisu subjektivno bili svjesni kako će snižavanje vjerojatno rezultirati štetom po putnike"[95] , štoviše, kako su piloti mislili da su u blizini korektne putanje.

Smatra se, zaključno, kako je okružni sud pogriješio pri prihvaćanju sumarne presude protiv American Airlines – a s obzirom na neograničenu odgovornost po Varšavskoj konvenciji, odnosno smatra se kako bi sud trebao ponovno razmotriti može li Piamba Cortes uopće tražiti naknadu iznad granice koju određuje Konvencija.[96]
Okružni sud je, dakle, isključio ne samo pravnu tvrdnju da su piloti zlonamjerno postupili, nego i dokaze koji se odnose na činjenice ove nesreće, te pritom nije zlorabio svoju moć.

[95] Larsen, P. B., Sweeney, J.C., Gillick, J.E., *Aviation Law – Cases, Laws and Related Sources*, op. cit., p. 485
[96] Ibid., p. 486

7. ZAKLJUČAK

O važnosti definicije odgovornosti u ekonomski i društveno toliko važnoj industriji kao što je zračni prijevoz najbolje govori činjenica da je regulativa glede odgovornosti prijevoznika uvođena od samih začetaka ove industrije kao i stalni pokušaji da se putnici još više zaštite, potražnja za čime je i dovela do dugo iščekivane promjene regulative Varšavske konvencije na regulativu Montrealske.

Nakon analize razvoja i opsega odgovornosti prijevoznika, nesumnjivo se dolazi do zaključka kako je u području privatnog prava, možda i više od regulative koja kontrolira druge načine prijevoza, složena i važna upravo grana privatnog zračnog prava. Tome u prilog govori činjenica kako je skoro cijelo stoljeće najšire svjetski prihvaćen sporazum privatnog prava bio upravo iz područja privatnog zračnog prava. Zračni prijevoz je još uvijek vrlo brzo rastuća industrija, koja financijski vrijedi sve više, a sa stalnim povećanjem broja putnika nameće se veća potreba za još točnijim definiranjem odgovornosti prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi. Međutim, kako je pokazano, zbog specifičnosti prirode zračnog prijevoza točno definiranje može biti znatno otežano, budući da je letenje, kao čovjeku najneprirodniji način prijevoza, izvor stalnih promjena te nudi iznimno mnogo mogućnosti koje ne mogu u praksi biti pokrivene zakonodavstvom. Upravo je, dakle, brzina promjene ne samo industrije, već i mogućeg stanja putnika tokom određenog leta, razlogom česte dvosmislenosti i poteškoća i dokazivanju odgovornosti prijevoznika. Također, na specifičan način se jedinstvenom definiranju odgovornosti ispriječila i lingvistička barijera, što nije neočekivano s obzirom na cilj regulative da objedinjuje cijeli svijet.

Razina zaštite putnika i volja prijevoznika da prihvate odgovornost su općenito rasle kroz godine, iako je neizbježna pomisao kako je ponekad mnogo lakše kao putnik ne ulaziti u postupke protiv prijevoznika, kao i činjenica da unatoč stotinu godina pokušaja, točno definiranje odgovornosti prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi još uvijek ostavlja mjesta za poboljšanje.

POPIS LITERATURE

1. Tkalac Verčič, A., Sinčić Ćorić, D., Pološki Vokić, N., *Priručnik za metodologiju istraživačkog rada*, M. E. P. d.o.o., Zagreb., 2010.
2. Kaštela, S., Horvat, L. : *Prometno pravo*, Školska knjiga, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008.
3. Havel, Brian F., Sanchez, Gabriel S., : *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge University Press, New York, 2014.,
4. Larsen, I. : *Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999*, RETTID, Juridisk Institut, Aarhus Universitet, Aarhus, 2002., p. 4
5. Singh Khaira, H., *Malaysia Airlines Flight MH370 and Liability under the Montreal Convention 1999*, 2014
6. *The Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air*, Chapter III, Warsaw, 1929.
7. *Chutter v. KLM & Allied Aviation Services International Corporation*, US District Court, New York, 1955., p. 177, 733 [Internet, cited 2016 May] Available from: http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/132/611/1454904/
8. http://www.usinflationcalculator.com/ – May 2016
9. *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, Montreal, 1999.
10. Gardiner, R.: *The Warsaw Convention at Three Score Years and Ten*, Annals of Air & Space Law, Vol. XXIV, Institute of Air and Space Law, Montreal, 1999.
11. https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx - May 2016
12. http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-02-04-01.aspx - May 2016
13. http://www.britannica.com/topic/accident-safety - May 2016
14. http://www.skybrary.aero/index.php/Serious_Incident - May 2016
15. https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/ - May 2016
16. Stone v. Continental Airlines, Inc., 905 F. Supp. 823, 827, D. Hawaii, 1995. [Internet, cited 2016 May] Available from: http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/905/823/1741153/
17. Olympic Airways v. Husain, 540 U.S. 644, 316 F.3d 829, 2004. [Internet, cited 2016 May] Available from: https://www.law.cornell.edu/supct/html/02-1348.ZD.html

18. http://www.britannica.com/science/wound / - May 2016
19. https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/ - May 2016
20. Burnett vs. Transworld Airlines Inc., 368 F.Supp. 1152, D. New Mexico, Albuquerque division, 1973. [Internet, cited 2016 May] Available from: http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1152/1802493/
21. Rosman v. Transworld Airlines Inc., 34 N.Y. 2d 385, New York, 1974. [Internet, cited 2016 May] Available from: http://www.leagle.com/decision/197441934NY2d385_1368/ROSMAN%20v.%20TRANS%20WORLD%20AIRLINES
22. Husserl v. Swiss Air Transport Company, 351 F. Supp. 702, S. D. New York, (1972) [Internet, cited 2016 May] Available from: http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/351/702/2594725/
23. Eastern Airlines Inc. v. Floyd, 499 U.S. 530, 546 (1991.) [Internet, cited 2016 May] Available from: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/
24. Ehrlich v. American Airlines Inc., 360 F.3d 366, 2003. [Internet, cited 2016 May] Available from: https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F3/360/360.F3d.366.02-9462.html
25. Cunningham, McKay : *The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?*, Vanderbilt Journal of Transnational Law, Vol. 41, Vanderbilt University, Nashville TN, 2008
26. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu - Narodne novine, br. 132/98, 63/08, 134/09, 94/13
27. *Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća,* Službeni list Europske unije, 07/Sv. 3, Luxembourg, 1997., p.46 [Internet, cited 2016 May]. Available from: http://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj/hrv/pdfa1a
28. http://caselaw.findlaw.com/us-11th-circuit/1413990.html - May 2016
29. Larsen, P. B., Sweeney, J.C., Gillick, J.E., *Aviation Law – Cases, Laws and Related Sources*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2012.

METAPODACI

Naslov rada: Odgovornosti prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi

Student: Blaž Ivančić

Mentor: doc. dr. sc. Goran Vojković

Naslov na drugom jeziku (engleski): The airlines' responsibilities towards passengers and their baggage

Povjerenstvo za obranu:

- doc. dr. sc. Anita Domitrović predsjednik
- doc. dr. sc. Goran Vojković mentor
- doc. dr. sc. Biljana Juričić član
- prof. dr. sc. Željko Marušić zamjena

Ustanova koja je dodijelila akademski stupanj: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

Zavod: Zavod za aeronautiku

Vrsta studija: Preddiplomski

Studij: Aeronautika (npr. Promet, ITS i logistika, Aeronautika)

Datum obrane završnog rada: 05.07.2016.

Napomena: pod datum obrane završnog rada navodi se prvi definirani datum roka obrane.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

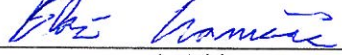
Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada pod naslovom **Odgovornosti zračnih prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 14.06.2016.

Student/ica:



(potpis)