

Ugovor o prijevozu putnika i prtljage zrakom

Prof. dr. sc. Nikoleta RADIONOV

Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

nikoleta.radionov@pravo.hr

Ana KAPETANOVIĆ, dipl.iur.

Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo

ana.kapetanovic@ccaa.hr

Zračni sektor u EU

- 12,4 % udio u ukupnom prometu
 - 100 linijskih zračnih prijevoznika
 - Više od 400 zračnih luka
 - Najveća EU zračna luka za putnički promet:
 - London-Heathrow (73,4 miliona putnika – 2,2 % svjetskog prometa)
 - 60 pružatelja usluga zračnog prometa
- Direktno zapošljava 1,4-2 miliona ljudi
- Dodatno podržava 4,8-5,5 miliona radnih mjesta
- Udio u EU BDP: 2,5 %
 - Direktno: 110 milijardi EUR
 - Posredno: 510 milijardi EUR

Razvoj putničkog zračnog prometa u EU

- 10% povećanja direktnih međunarodnih letova = 4% više sjedišta multinacionalnih tvrtki
- Ukupan broj zračnih putnika u EU u 2015: 918 miliona
 - Povećanje od 4,7% u odnosu na 2014 g.!
- **Do 2035: ZAGUŠENJE ZRAČNOG PROSTORA I ZRAČNIH LUKA!**
 - Manjak kapaciteta: višak od 2 miliona letova u EU
 - Preko 20 zračnih luka će raditi punim kapacitetom 6 i više sati dnevno
 - Prosječna kašnjenja od 5-6 minuta po letu
 - Ekonomski gubitak od 434.000-818.000 izgubljenih poslova do 2035 (zbog nemogućnosti da se udovolji potražnji)
 - Gubitak u BDP: 28-52 milijarde EUR/godišnje u EU
- NAJSIGURNIJI vid prijevoza:
 - 2010. g.
 - 1 izgubljeni zrakoplov na 1,6 miliona letova (svi prijevoznici): 42% povećanje sigurnosti u odnosu na 2001 g.
 - 1 izgubljeni zrakoplov na 4 miliona letova (IATA članice)

PROBLEMI

1. Povećanje potražnje
2. Međunarodna konkurencija
3. Tehnološki napredak

1. Zagađenje
2. Sigurnosni problemi
3. Zagušenje zračnog prostora i zračnih luka

Koji izvori uređuju ugovor o prijevozu putnika i prtljage zrakom?

Pravna stečevina EU

- međunarodni ugovori u nadležnosti EU
- Primarno i sekundarno zakonodavstvo i sudska praksa EC

Zakonodavstvo DČ

- međunarodni ugovori u nadležnosti DČ
- Nacionalni propisi

TRANSPORT: područje podijeljene nadležnosti između EU i DČ

- *Kada je Ugovorima Uniji u određenom području dodijeljena nadležnost koju ona dijeli s državama članicama, pravno obvezujuće akte u tom području mogu donositi i usvajati Unija i države članice. Države članice svoju nadležnost izvršavaju u onoj mjeri u kojoj Unija ne izvršava svoju nadležnost. Države članice svoju nadležnost ponovno izvršavaju u mjeri u kojoj je Unija odlučila prestati izvršavati svoju nadležnost. (čl. 2. st. 2. UFEU)*
- *Podijeljena nadležnost između Unije i država članica primjenjuje se u sljedećim glavnim područjima (čl. 4. st. 2. UFEU):*
 - g) prometu***
- **PREEMPTIVNE OVLASTI:** *kada EU regulira određeno pitanje DČ gube ovlasti uređivati isto pitanje. Kada navedena odredba EU prestane vrijediti, ovlast uređivati navedeno pitanje vraća se DČ.*

VANJSKE OVLASTI EU

- Lisabonski ugovor 2009: EU dobiva pravnu osobnost
 - stranka međunarodnih ugovora
- EU unutarnje ovlasti = vanjske ovlasti
 - ISKLJUČIVO EU stranka ukoliko:
 - Postoji pravna stečevina o čitavoj materiji Konvencije (prenesena ovlast DČ na EU)
 - Međunarodno uređenje nekog područja Konvencijom bi moglo utjecati na ostatak postojeće pravne stečevine
- **MJEŠOVITI SPORAZUMI**
 - Sadržaj Konvencije sadrži dio pitanja u kojima je EU preuzela ovlast, kao i ostatak u kojem ovlasti imaju DČ
 - Stranke EU i SVE DČ

PRIRODA I UČINAK PRAVNE STEČEVINE EU

- **NAČELO DIREKTOG UČINKA**
 - Sve odredbe prava EU imaju direktan učinak ako su jasne i precizne
 - Horizontalan učinak (Uredbe)
 - Vertikalni učinak (Direktive)
- **NAČELO NADREĐENOSTI PRAVA EU**
 - Čitavo pravo EU nadređeno je nacionalnom pravu
 - Sud (ili drugo tijelo) treba direktno primijeniti odredbu prava EU i staviti po strani odredbu nacionalnog prava o istoj stvari

Sudska praksa Europskog suda: *Van Gend en Loos, Costa v. ENEL, Simmenthal*
- **NAČELO PRENESENIH OVLASTI**
 - EU može djelovati samo u granicama ovlasti koje su na nju prenijele DČ Osnivačkim ugovorima, kako bi se postigli tamo navedeni ciljevi. Sve ostale ovlasti zadržavaju DČ.
 - Vertikalna podjela ovlasti između DČ i EU
 - **Transport: prenesena ovlast EU (čl. 90-100 UFEU).**

MEĐUNARODNA
UNIFIKACIJA
PRAVILA O
UGOVORU O
PRIJEVOZU
PUTNIKA I
PRTLJAGE
ZRAKOM

Varšavski sustav 1929

Montrealska konvencija 1999

Razvoj sustava

Varšavska konvencija 1929.

- Konvencija o izjednačavanju nekih pravila koja se odnose na zračni prijevoz
- 152 države stranke (USA)
- **primjena**: međunarodni naplatni ili besplatni prijevoz putnika, prtljage ili tereta, ako su polazište i odredište u državama strankama, ili jedne države, ako je predviđeno zaustavljanje na teritoriju države ne-članice (*round trip*).
 - Primjenjuje se na prijevoz državnim zrakoplovima
 - Ne primjenjuje se na neredoviti (charter) prijevoz

VK '29

Odgovornost zračnog prijevoznika za štetu putnicima

- Prijevoznik nije odgovoran ako dokaže da su on i njegovi službenici poduzeli **sve mjere koje su bile potrebne** da se šteta izbjegne ili ako dokaže da im je bilo nemoguće poduzeti te mjere."
- odgovornost na temelju **pretpostavljene krivnje** ?
- ograničenje odgovornosti : 125.000 zlatnih Poincaré franaka
 - 65,5 mg 24 K zlata
 - **cca \$10.000**
- gubitak prava na ograničenje: namjera ili krajnja nepažnja prijevoznika
 - Lat. *Culpa lata dolo equiparatur*
- Rješenja u korist prijevoznika – rani razvoj zrakoplovstva!

Protokol(i) o izmjeni konvencije

- Izmjena sadržaja neke odredbe postojeće konvencije
- Postupak izmjene: pravila konvencije
- Protokol: novi međunarodni ugovor
 - Konferencija
 - Potpisivanje
 - Ratifikacija
 - Stupanje na snagu (države stranke)
 - RAZLIČITI KRUGOVI DRŽAVA STRANAKA !!!

Haški protokol 1955.

- Protokol Varšavske konvencije 1929.
 - Samostalan međunarodni ugovor
 - Puni postupak ratifikacije i stupanja na snagu
 - 137 država stranaka (SAD-2003)
- Povišeni iznosi ograničenja odgovornosti prijevoznika na 250.000 PF
 - cca \$20.000
- SAD dugo nisu ratificirale (inicijator izmjena)
 - nezadovoljni postignutom zaštitom putnika, daljnje lobiranje za nastavkom unifikacije, pooštavanjem odgovornosti i podizanjem iznosa ograničenja

Konvencija iz Guadalajare 1961.

- Primjena: NEREDOVITI (CHARTER) PRIJEVOZ
- Samo „wet-lease“ : zakup zrakoplova s posadom
- Odgovorni: ugovorni i stvarni prijevoznik
- Sustav pravila o odgovornosti: upućivanje na Varšavski sustav
- Jurisdikcija: proširena na sjedište stvarnog prijevoznika

Montreal (međuprijevoznički) sporazum 1966.

- SAD nezadovoljne niskim iznosima ograničenja odgovornosti iz Varšavske konvencije '29 – **prijetnja otkazom**
- ICAO 1966 – međunarodna konferencija
- Neuspjeh: novi protokol Varšave '29
- Uspjeh: međuprijevoznički sporazum unutar IATA-e
 - Primjena: prijevoz u, iz, preko SAD (opći uvjeti prijevoznika)
 - Smrt i tjelesna povreda putnika: **\$ 75.000**
 - Odricanje od prava na oslobođenje od odgovornosti (**objektivna odgovornost**)

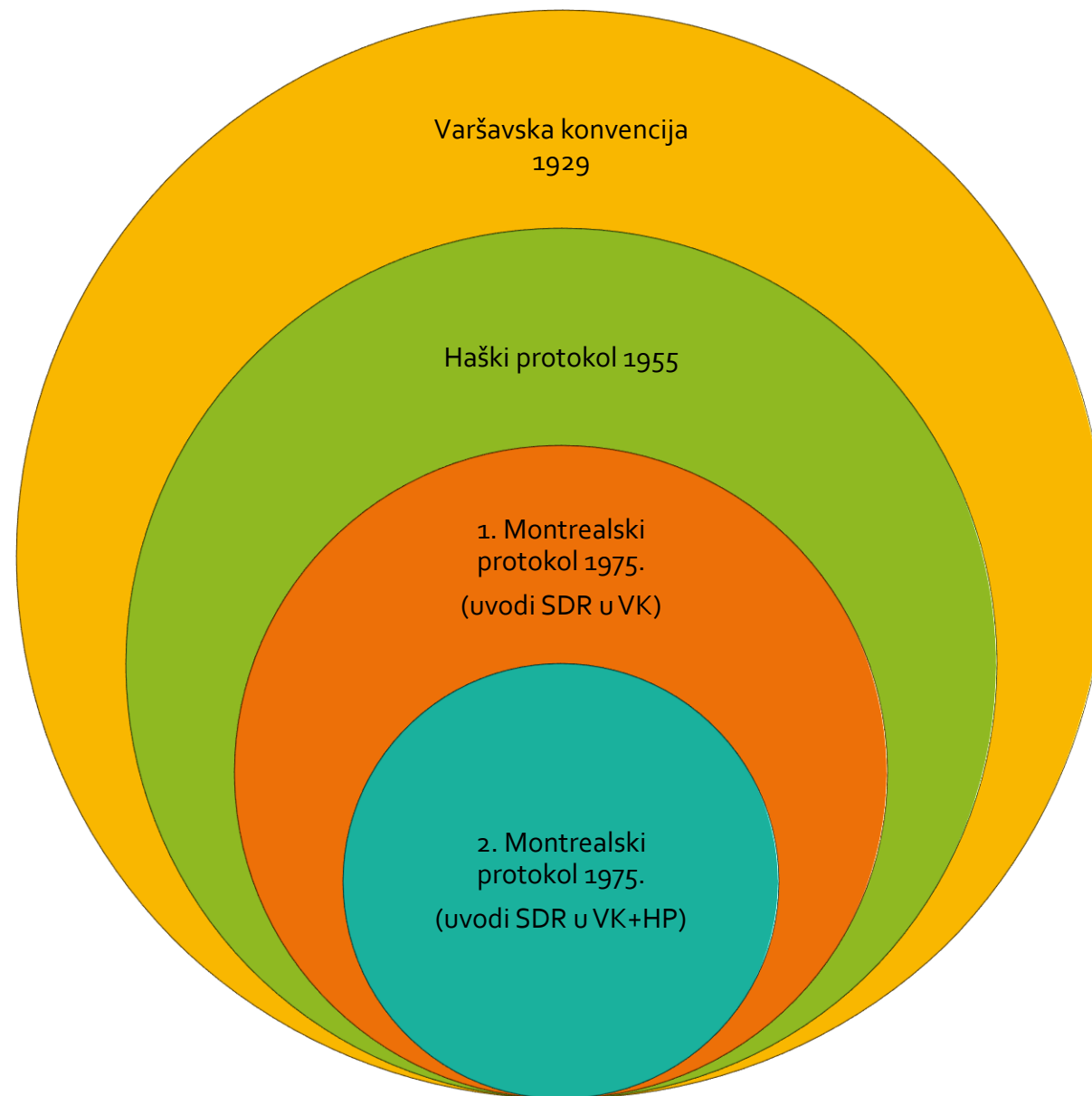
Gvatemalski protokol 1971.

- **Objektivna odgovornost** zračnog prijevoznika (1.put!)
- Drastično podignuti iznosi ograničenja: 1.500.000 PF
 - cca \$100.000
- Ambiciozan cilj: takvo pooštavanje odgovornosti i povišenje iznosa odšteta koje će zadovoljiti i najzahtjevnije (SAD)
- Uvjet za stupanje na snagu: ratifikacija SAD: NE!
 - Potrebna ratifikacija 30 država, od čega 5 koje čine 40% svjetskog putničkog prometa kompanija iz država članica ICAO-a
 - Samo 7 ratifikacija
- **NIKAD NIJE STUPIO NA SNAGU !**

Montreal (SDR) protokoli 1, 2 i 3 iz 1975.

1. Uvođenje SDR u Varšavsku konvenciju (1996 INT, HR)
 1. 51 država stranka
2. Uvođenje SDR u Varšavsku konvenciju + Haški protokol 1955. (1996 INT, HR)
 1. 52 države stranke
3. Uvođenje SDR u Varšavsku konvenciju+ Gvatemalski protokol 1971. (NE)

RAZLIČITI KRUGOVI DRŽAVA STRANAKA – DEZUNIFIKACIJA



IATA među- prijevoznčki sporazum 1995.

- Kuala Lumpur 1995: IATA *Intercarrier Agreement on Passenger Liability*
 - Primjena: **globalno**, na svim letovima avio-prijevoznika IATA-e koji prihvate sporazum
 - **Objektivna odgovornost do 100.000 SDR**
 - Pretpostavljena krivnja do punog iznosa nastale štete (uz uspješan dokaz), ostvarene težnje SAD
- = **DVOSTUPANJSKI SUSTAV ODGOVORNOSTI**
- = **NEOGRANIČENA ODGOVORNOST**

Uredba EU 2027/97

- **Područje primjene: Europska unija**
- Preuzimanje ovlasti prije pregovora o MK '99!
- Odgovor EU na visok stupanja zaštite putničkih prava u SAD-u
- Neograničena odgovornost za smrt, tjelesnu povredu ili drugo oštećenje zdravlja putnika
 - Objektivna odgovornost do 100.000 SDR
 - Pretpostavljena krivnja: preko 100.000 SDR
- Egzoneracijski razlog: potpuna/djelomična krivnja putnika u nastanku štete
- **Predujam-smrt: 15.000 SDR**
- **Obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika za štetu**

MONTREALS KA KONVENCIJA 1999.

- Konvencija o ujednačavanju nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu
- Na snazi od 4.11.2003. (HR)
 - 129 država stranaka
- Multilateralni međunarodni ugovor
- Preuzeta rješenja koja već žive u praksi: olakšan postupak ratificiranja

PRIMJENA MK '99

- Međunarodni prijevozu osoba, prtljage ili tereta zrakoplovom
 - naplatni
 - Besplatni
 - Redovit i neredovit
- Polazište i odredište, bez obzira na to postoji li prekid prijevoza ili prekrcaj, se nalaze
 - unutar teritorija dviju država stranaka
 - unutar teritorija samo jedne države stranke ako prema ugovoru stranaka postoji jedno zaustavno mjesto unutar teritorija druge države, *čak i ako ta država nije država stranka.*

Odgovornost prema Montrealskoj konvenciji '99

- Sporazum IATA-e 1995 + Uredba EU 1997.
- Tjelesne povrede i smrt putnika:
 - Dvostupanjski sustav odgovornosti
 - **objektivna odg.: do 113.100 SDR**
 - Egzoneracija: radnja/propust putnika
 - Obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika do tog iznosa!
 - **pretpostavljena krivnja: neograničeno**
 - egzoneracija: dokaz pažljivog postupanja, nepažljivog/skrivljenog postupka 3. osobe
- Šteta rezultat nesreće u zrakoplovu ili tijekom ukrcaja/iskrcaja
- Predujam: 15.000 SDR; nije priznanje odgovornosti, uračunava se u naknadu štete

Uredba 889/2002

- Izmjena Uredbe 2027/97
- Područje primjene: SVI letovi unutar EU
 - Unutar jedne DČ
 - Između dvije ili više DČ
- Puna implementacija sustava MK '99 unutar EU
- Izjednačavanje pravnog uređenja prava putnika
 - EU prijevoz
 - EU i treće država
- POSLJEDICA STVARANJA JEDINSTVENOG TRŽIŠTA
 - Liberalizacija tržišta

Political Map of Europe

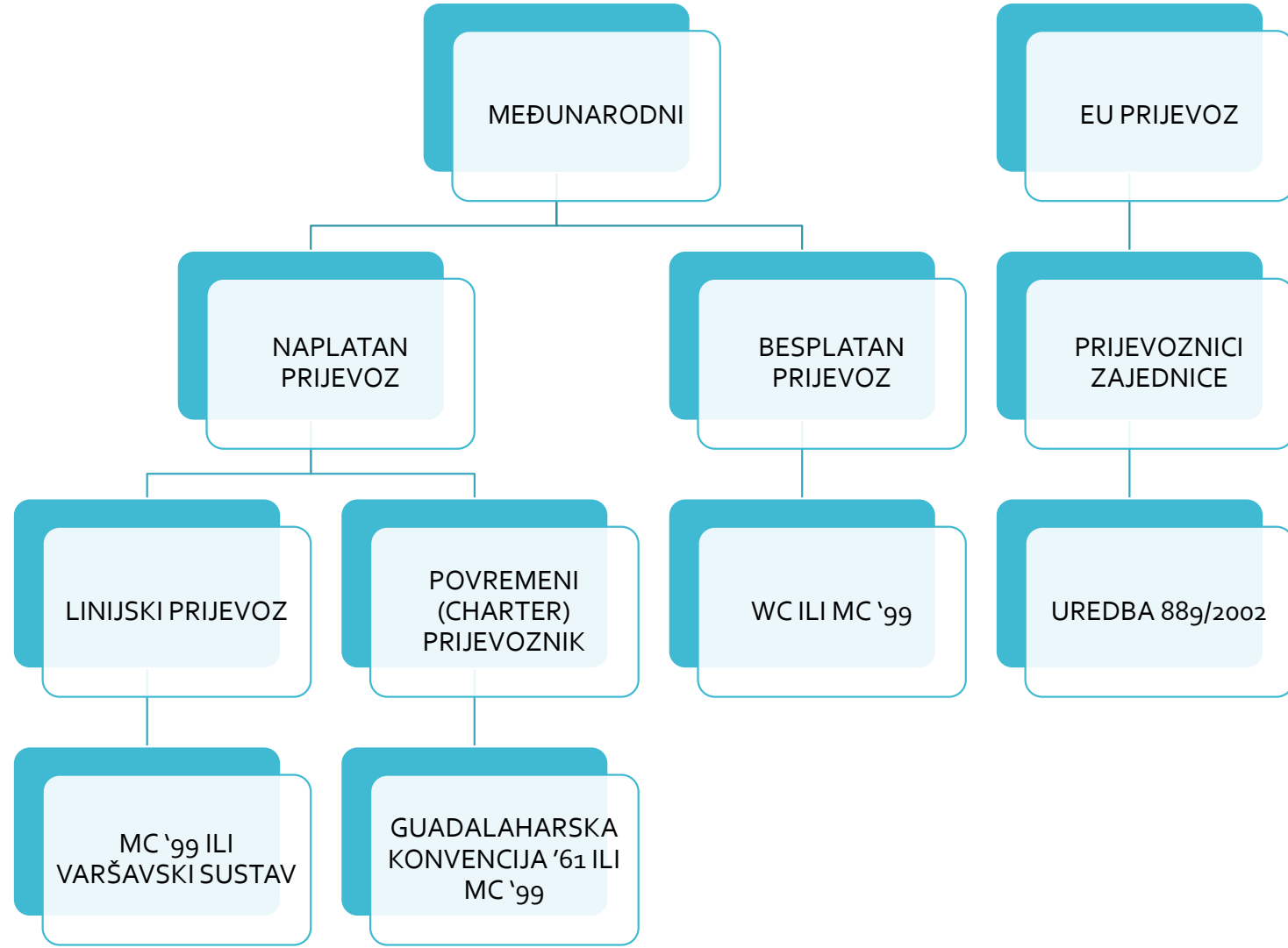
YourEuropeMap.com
is sponsored by
pocket-talk.org
Your Free Travel Dictionaries!



ZOSOZP

- Transpozicija odredaba MC '99 na domaći prijevoz putnika, prtljage i robe
- Implementacija Uredbi EU o prijevozu putnika
- Primjena na druge komercijalne djelatnosti u zračnom prometu

PRIMJENA PROPISA sumarno



The background image shows an airport terminal with large glass windows. Outside, a white commercial airplane is visible. Inside, the silhouettes of three people are seen against the bright light from the windows. One person on the left is standing, another in the center is walking, and a third on the right is holding a camera up to take a photo. There are also silhouettes of airport seating and luggage on the floor.

UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA ZRAKOM

IZDVOJENI INSTITUTI – USPOREDNI PRIKAZ

PRIMJENA

VK '29

+

HP '55

+

MK '99

- **Međunarodni prijevoz**
 - Između dvije države ili jedne ako su ugovorena zaustavna mjesta u drugoj državi (povratni letovi)
- **Naplatni** ugovor uvijek
- **Besplatni** samo ako ga izvodi zračni prijevoznik
 - Uvijek je uključena i neka protučinidba – PR itd.
 - Ostali besplatni: primjena nacionalnih propisa
- **UZASTOPNI prijevoz**: DA, ako ga stranke smatraju jedinstvenom operacijom prijevoza, iako je sklopljeno više ugovora ili se jedan/više letova izvršavaju na teritoriju iste države
- **NE**: eksperimentalni letovi prije uspostavljanja linijskih, prijevoz zbog izvanrednih okolnosti – pomoć zrakoplovu, poštanski prijevozi, trening pilota (v. čl. 34 WC '29/HP '55, čl. 51 MC '99)

UREDBE

2027/97

+

889/2002

- **TRANSPOZICIJA MONTREALSKE KONVENCIJE U PRAVO EU**
- **ADRESATI: ZRAČNI PRIJEVOZNICI ZAJEDNICE**
 - **SVI letovi u, iz, preko EU**
- Smrt ili bilo koja tjelesna ozljeda putnika
- Nesreća u zrakoplovu ili tijekom operacije ukrcaja ili iskrcaja
- **STRANI PRIJEVOZNICI KOJI OBAVLJAJU USLUGU PRIJEVOZA U, PREKO, IZ EU:**
 - Obveza informiranja putnika da ne primjenjuju Uredbu, kao i o uvjetima svoje odgovornosti (ne samo iznos ograničenja!)

Oblik, sadržaj i narav ugovora o prijevozu putnika i prtljage zrakom

- Ugovorom o prijevozu **putnika** u zračnom prometu prijevoznik se obvezuje prevesti putnika od mjesta polaska do mjesta odredišta u vrijeme predviđeno redom letenja ili u ugovoreno vrijeme, a putnik se obvezuje platiti prevozninu.
- Ugovorom o prijevozu **prtljage** prijevoznik se obvezuje prevesti prtljagu koju mu je putnik povjerio na prijevoz u stanju i količini koju je primio te ju staviti na raspolaganje putniku po završetku putovanja.
- Konsenzualan, neformalan i dvostranoobavezan
 - Nastaje suglasnošću volja dvaju ugovornih strana
 - Usmeno, pismeno, e-mailom, fax-om...
 - **Obvezno izdavanje prijevoznog dokumenta**
 - Nepostojanje, nevaljanost ili gubitak ne utječu na postojanje i valjanost ugovora!
 - POSLJEDICE NEIZDAVANJA PUTNE KARTE: ugovor je i dalje podvrgnut VK/MK, no prijevoznik se ne može pozivati na odredbe o ograničenju i oslobođenju od odgovornosti

Prijevozni dokumenti

- Putna karta
 - E-karta, na ime (neprenosiva bez suglasnosti prijevoznika)
 - OBVEZNI SASTOJCI:
 - Datum i mjesto izdavanja
 - Polazište i odredište
 - Zaustavna mjesta (prijevoznik može mijenjati ali mora ostati međunarodni prijevoz)
 - Naziv i sjedište prijevoznika
 - Naznaku o primjeni VK '29
- Prtljažnica
 - Dokaz o tome da je prtljaga predana na prijevoz:
 - Pravo potraživati prtljagu od prijevoznika
 - Tražiti ju u ispravnom stanju

DOKAZ o sklopljenom
ugovoru i njegovom
sadržaju

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU



KUMULACIJA ZAHTJEVA PO UGOVORNOJ I IZVANUGOVOR NOJ OSNOVI? Opseg šteta

- Svi zahtjevi po bilo kojoj osnovi podliježu isključivo odredbama Konvencije i nikakve druge štete ne pripadaju (čl. 24 WC/HP, čl.29 MC '99)
 - USA: punitive, non-pecuniary damages itd.
- Konvencijski sustav predstavlja ISKLJUČIVI:
 - Pravni okvir odgovornosti prijevoznika za sve štete nastale tijekom prijevoza putnika zrakom
 - temelj za naknadu svih šteta nastalih temeljem povreda prava putnika u međunarodnom zračnom prometu

VRSTE ŠTETA ZA KOJE PRIJEVOZNIK ODGOVARA

- **Ugovor o prijevozu putnika**
 - **Smrt ili tjelesna povreda putnika**
 - „...death or wounding of a passenger or any other bodily injury...” WC '29+ HP '55
 - „...death or bodily injury...” MC '99
 - „...personal injury...” *Guatemala Protocol '71 (nije na snazi)*
 - Spadaju li mentalne povrede pod tjelesne ozljede?
 - Npr. šok, trauma, strah, PTSP uslijed prisilnog slijetanja, otmice itd.
 - Isključivo takva šteta:
 - Sudska praksa WC '29/HP '55): NE!
 - USA, UK, Škotska, Australija
 - Doktrina: DA!
 - MC '99: DA, samo ako je psihička trauma izazvala trajno i ozbiljno narušenje zdravlja
 - Njemačka praksa i doktrina
 - Vezana uz tjelesne ozljede: DA (sudska praksa)
 - **Kašnjenje (u dolasku)**
 - Putnik treba dokazati nastalu štetu
 - Pretpostavljena krivnja prijevoznika: oslobađa se ako dokaže da je poduzeo sve razumne mjere da se izbjegne šteta (čl. 19 MC '99)
 - Ograničenje: 4.694 SDR
 - **Ugovor o prijevozu prtljage**
 - Ručna
 - oštećenje prtljage
 - Predana
 - Gubitak i oštećenje

WC '29/HP '55 -razlikuju predanu i ručnu prtljagu (odredba o robi)
MC '99 – jedinstveno tretira prtljagu (odredba o putnicima)

PERIOD ODGOVORNO STI

- „*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.*” (čl. 17. st. 1. MC '99)
- Nesreća mora biti posljedica rizika povezanih sa zračnim prijevozom i operacijama ukrcaja/iskrcaja putnika
 - Teroristički napad, otmica: NE (nije rizik svojstven zračnom prijevozu)
 - Srčani udar zbog turbulencija i sl.: NE (redoviti događaj)
 - Ozljede zbog alkoholiziranosti, tučnjave putnika itd.: NE (sami krivi)
 - Nejasno: kad počinje/završava period odgovornosti prijevoznika kod ukrcaja/iskrcaja putnika u zračnoj luci
 - Na kojoj točki prijevoznik preuzima odgovornost za putnike u zračnoj luci od zračne luke?
 - Nakon završene kontrole putovnica i ukrcajnih propusnica (*boarding-pass*), nakon izlaska iz zgrade terminala na ukrcajni most/stajanku prema zrakoplovu: pod „vlašću” prijevoznika



HRVATSKO
DRUŠTVO
ZA TRANSPORTNO
PRAVO
Croatian
Transport
Law
Association

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNU POVREDU PUTNIKA

iznos ograničenja

WC '29

- Ograničena odgovornost
- 125.000 Poincaré franaka (cca 10.000 USD)

HP '55

- Ograničena odgovornost
- 250.000 Poincaré franaka (cca 20.000 USD)

MC '99

- Neograničena odgovornost
- 1. stupanj: 113.300 SDR – objektivna odgovornost
- 2. stupanj: neograničeno – pretpostavljena krivnja
- Periodične automatske revizije iznosa ograničenja (čl. 24 MC'99), globalna recesija i pad vrijednosti SDR
 - Tzv. *Self-executing agreement* – izmjena obvezuje sve stranke, nema „različitih krugova“
- Moguće ugovorno povisiti granice odgovornosti ili ugovoriti neograničenu odgovornost (čl. 25)

DOKAZ ŠTETE

pravila nacionalnog
prava suda pred kojim
se vodi postupak

- INDIREKTAN NAČIN ZA NEUJEDNAČENOST PRAVA PUTNIKA NA MEĐUNARODNOJ RAZINI
 - Mogu li se dostići iznosi štete od 113.100 SDR (cca 150.000 USD)?
- HR: ZAKON O OBVEZNIM ODNOSIMA
 - Stvarna šteta (*damnum emergens*)
 - Npr. Troškovi liječenja
 - Izmakla dobit (*lucrum cessans*)
 - Npr. Gubitak uzdržavanja za maloljetnu djecu u slučaju smrti putnika
 - Povreda prava osobnosti
 - Npr. Bol, naruženost, strah, duševni bolovi zbog smrti bliske osobe itd.
 - **Orijentacijski kriteriji VSH**
 - Duševni bolovi zbog smrti supružnika/djeteta: 220.000 kn
 - Teško dostižan dokaz nastale štete čak i u prvom stupnju
 - Dramatičan nerazmjer iznosa naknade iste štete u različitim pravnim porecima
 - *Forum shopping?*



RAZLOG OSLOBOĐENJA OD ODGOVORNOSTI

I stupanj

- Prijevoznik mora dokazati:
- **Nepažnja ili druga skrivljena radnja ili propust putnika**
 - Podijeljena odgovornost

II stupanj

- Prijevoznik mora dokazati
- **Šteta nije nastala zbog nemara ili drugog štetnog djelovanja prijevoznika ili službenika i agenata**
- **Da je šteta isključiva posljedica nemara ili štetne radnje treće strane**

GUBITAK PRAVA NA OGRANIČENJE ODGOVORNOS TI

=

NEOGRANIČENA ODGOVORNOST

WC '29

...šteta uzrokovana namjerom ili onim stupnjem nepažnje koji se po pravu suda pred kojim se vodi postupak smatra izjednačenim s namjerom..."

NAMJERA I KRAJNJA
NEPAŽNJA

HP '55

...šteta uzrokovana radnjom ili propustom prijevoznika ili osobe kojom se služi u svom poslovanju uzrokovane namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastati..."

NAMJERA I DOLUS
EVENTUALIS

MC '99

1. Neograničena odgovornost za smrt i tjelesnu povredu, nema odredbe o gubitku prava na ograničenje
2. Kašnjenje i gubitak prtljage: namjera i dolus eventualis

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA PRTLJAGU



2007. : 49 MILIONA

2013.: 21,8 MILIONA

- Uvođenje naplate za predanu prtljagu



Montrealska
konvencija 1999 (čl.
17)
Uredba EC
889/2002 (recepција
MK uz dodatke)
ZOSOZP (recepција
MK)

- **Objektivna** odgovornost prijevoznika za:
 - Uništenu, oštećenu i **izgubljenu** predanu prtljagu
- Egzoneracija:
 - Svojstvo ili mana robe zbog koje je došlo do štete/uništenja
- Period odgovornosti
 - Dok je prtljaga u posjedu prijevoznika (njem. *Obhutshaftung*)
- Rokovi
 - Predana prtljaga se smatra izgubljenom nakon **21 dana**

Ograničenje odgovornosti

- **Iznos ograničenja : 1131 SDR (cca 11.000 kn)**
- Više: izjava posebnog interesa u isporuci (čl. 22.st.2. MK) ili deklaracija više vrijednosti najkasnije na *check-in-u* (eng. *special declaration*, čl.10 Uredba 889/2002)
- MZLZ: nema takvog slučaja u 20 g.!

A STAR ALLIANCE MEMBER



Excess Value Declaration

in accordance with Regulation (EC) No. 889/2002

Passenger Information

First name: _____

Family name: _____

Address: _____

Telephone number: _____

E-mail address: _____

Flight number/Date: _____

Flight Data (filled out by carrier)

Ticket number: _____

Booking code: _____

MCO number: _____

Important Information

Croatia Airlines offers you the option of setting higher liability limits for baggage checked on our flights. You should fill in the Excess Value Declaration form and pay for the fees incurred which will increase the carrier's liability limits to the level of 1,111 SDR per passenger for checked baggage and 1,111 SDR per passenger for carry-on baggage.

Croatia Airlines reserves the right to check the declared items prior to departure.

Što nakon 21. dana?

- Odštetni zahtjev ugovornom ili stvarnom prijevozniku
- Iznos ograničenja NIJE „lump sum“, već valja dokazati Štetu u svakom pojedinom slučaju do iznosa ograničenja!
- Dokaz vrijednosti stvari u prtljazi?
 1. **Računi od kupljene garderobe**
 2. **Notorna činjenica:** cca 20 kg garderobe vrijedi cca 10.0 se!
 3. **Sigurnosne provjere:** neoboriva pretpostavka da je prijevoznik znao/morao znati što se nalazi u prtljazi



Nemoguć dokaz – *probatio diabolica*

Praksa

1. Izbjegavanje i odugovlačenje korespondencije
2. Nuđenje vaučera za usluge/letove određenom iznosu
3. Nagodba u određenom iznosu (cca 2.000 kn)
4. Isplata **19 SDR (roba)** x kg izgubljene prtljage
 - 19 SDR x 23 kg = **437** SDR umjesto **1.131** SDR (694 SDR razlika)
 - 4.250 kn umjesto 11.000 kn

5. SUD

PRIMJER: 21 800 000 kom (2013) x 694 SDR =
cca 15 mlrd SDR!!

Ograničenje odgovornosti ili penal?

- Zračni prijevoz: tehnološke specifičnosti manipulacije prtljagom
 - Security vs. Naknada štete
 - Zračna luka i prijevoznik: sva prava nad predmetima u prtljazi prilikom primitka (security)
 - Putnik: nikakva prava u slučaju gubitka prtljage
- „tick the box” postupak za sve osim ugovornog utvrđivanja vrijednosti prtljage
- Utvrđivanje vrijednosti predane prtljage NAKON gubitka vs. Načela odštetnog prava
 - Načelo savjesnosti i poštenja (čl. 4. ZOO)?
 - Načelo ravnopravnosti ugovornih strana (čl. 3. ZOO)?
 - Zabrana zlouporabe prava (čl. 6 ZOO)?

Sudska nadležnost

Tužba za naknadu štete podnosi se, po izboru tužitelja, pred sudom države stranke, ako je u istoj:

- 1) sjedište prijevoznika
 - 2) glavno mjesto njegovog poslovanja
 - 3) mjesto poslovanja u kojem je sklopljen ugovor
 - 4) mjesto odredišta
 - 5) u odnosu na štetu nastalu zbog smrti ili ozljede putnika → država u kojoj je u trenutku nesreće putnik ili putnica imao svoje prebivalište ili boravište (i u/iz koje prijevoznik pruža usluge, samostalno ili temeljem komercijalnog ugovora sa drugima)
- »prebivalište i boravište« jedno stalno i trajno boravište putnika u trenutku nesreće. Državljanstvo putnika nije odlučujući čimbenik.

Sudska nadležnost

Hornsby v. Lufthansa German Airlines (2009)

- FRA-LAX segment (ne krajnja destinacija)
- LH: tužiteljica ima prebivalište i stalno boravište u Njemačkoj (osporavanje nadležnosti američkog suda): bankovni račun, doktor, telefon, pošta, prodana kuća u SAD-u
- Tužiteljica: kalifornijska vozačka dozvola, bankovni račun, PO box, glasala na izborima i podnijela poreznu prijavu u SAD-u → nikada nije namjeravala postati stalni stanovnik Njemačke
- „*it was more likely than not that the plaintiff intended to return to the United States*”

Zastarni rokovi

- Pravo na naknadu štete prestaje ako se tužba ne podnese u roku od **dvije godine** računajući od datuma dolaska u mjesto odredišta ili od datuma kada je zrakoplov trebao stići ili od datuma kada je teret zaustavljen.
- Ne primjenjuju se nacionalni propisi/zastarni rokovi
- ≠ Uredba 261/2004; primjenjuju se nacionalni propisi o zastari

PRIJEVOZ U KOJEM SUDJELUJE VIŠE PRIJEVOZNIKA

- Uzastopni prijevoz; prijevoz obavlja nekoliko uzastopnih prijevoznika
- Mješoviti prijevoz; djelomično obavljen zrakom, a djelomično nekim drugim načinom prijevoza
- Ugovorni/stvarni prijevoznik; sklopio ugovor o prijevozu sa putnikom/izvodi ili namjerava izvesti let

Uzastopni prijevoz

- Prijevoz koji će obaviti nekoliko uzastopnih prijevoznika smatra se, jednim nedjeljivim prijevozom ako ga stranke smatraju jednim letom, bilo da je ugovoren u obliku jednog ugovora ili niza ugovora
- ne gubi svoj međunarodni karakter samo zato što će se jedan ugovor ili niz ugovora provesti u cijelosti unutar državnog područja iste države
- svaki prijevoznik podliježe odredbama Konvencije i smatra se jednom od stranaka ugovora o prijevozu tako dugo dok se ugovor odnosi na prijevoz koji se obavlja pod njegovim nadzorom
- putnik može podnijeti tužbu isključivo protiv prijevoznika koji je obavljao prijevoz tijekom kojeg je došlo do nesreće ili kašnjenja, osim u slučaju kada, na temelju izričitog sporazuma, prvi prijevoznik preuzima odgovornost za cjelokupno putovanje
- prtljaga ili teret - pravo na podnošenje tužbe protiv prvog prijevoznika, a putnik ili pošiljatelj koji je ovlašten na isporuku imat će pravo podnošenja tužbe protiv posljednjeg prijevoznika, te nadalje, protiv prijevoznika koji je obavio prijevoz tijekom kojeg je došlo do uništenja, gubitka, štete ili kašnjenja – solidarno odgovorni putniku ili pošiljatelju ili primatelju

Mješoviti (kombinirani) prijevoz

- djelomično obavljen zrakom, a djelomično nekim drugim načinom prijevoza: odredbe Konvencije se primjenjuju isključivo na zračni prijevoz pod uvjetom da se radi o međunarodnom zračnom prijevozu
- ZOSZP: „Prijevoznik koji je sklopio ugovor o mješovitom prijevozu odgovara za štetu prema propisima o naknadi štete koji vrijede za prijevoznika na čijem je dijelu puta nastala šteta.”
- M99: prijevoz tereta: razdoblje zračnog prijevoza ne proteže se na kopneni prijevoz, pomorski prijevoz, niti na prijevoz unutarnjim vodama izvršen izvan zračne luke. Ako se, unatoč tome, takav prijevoz obavi u okviru provedbe ugovora o zračnom prijevozu u svrhu utovara, isporuke ili pretovara, smatrat će se, ako se ne dokaže suprotno, da je bilo koja od takvih šteta proizišla iz nekog događaja koji se odvio tijekom zračnog prijevoza. Ako prijevoznik bez odobrenja pošiljatelja zamijeni prijevoz nekim drugim načinom u cijelosti ili na dijelu prijevoza za koji su stranke sklopile ugovor o zračnom prijevozu, za takav će se prijevoz obavljen nekim drugim načinom smatrati da spada u razdoblje zračnog prijevoza.

Ugovorni prijevoznik

Stvarni prijevoznik

- Ako stvarni prijevoznik obavlja dio ili cjelokupan prijevoz koji podliježe ovoj Konvenciji, oba prijevoznika, i ugovorni i stvarni, podliježu odredbama ove Konvencije, i to prvi za cjelokupan prijevoz koji je predmetom ugovora, a drugi isključivo za prijevoz koji obavlja.
- Postupci i propusti stvarnog prijevoznika i njegovih službenika i agenata kada djeluju u okviru svojih radnih mjesta se, u svezi s prijevozom kojeg je obavio stvarni prijevoznik, isto tako smatraju postupcima ugovornog prijevoznika.
- Postupci i propusti ugovornog prijevoznika i njegovih službenika i agenata kada djeluju u okviru svojih radnih mjesta se, u svezi s prijevozom kojeg je obavio stvarni prijevoznik, smatraju isto tako postupcima stvarnog prijevoznika. Međutim, niti jedan takav postupak niti propust ne izvirgavaju stvarnog prijevoznika odgovornosti koja prekoračuje iznose navedene u člancima 21., 22., 23., i 24.
- Bilo koji poseban sporazum prema kojem ugovorni prijevoznik preuzima obveze koje ova Konvencija ne nameće ili bilo kakvo odricanje od prava ili obrana koju ova Konvencija pruža ili bilo kakva posebna izjava interesa za isporuku u odredištu navedena u članku 22. ne utječe na stvarnog prijevoznika osim ako se on s time ne suglasi.

Ugovorni prijevoznik

Stvarni prijevoznik

- Bilo kakva pritužba koju treba sastaviti ili uputa koju treba uručiti prijevozniku prema ovoj Konvenciji imat će isti učinak bez obzira da li je naslovljena na ugovornog prijevoznika ili na stvarnog prijevoznika.
- U odnosu na prijevoz koji je obavio stvarni prijevoznik, odgovornost službenika ili agenta stvarnog ili ugovornog prijevoznika, ako su djelovali u okviru svoga radnog mjesta, ograničena je uvjetima i limitima kako je nazbnačeno Konvencijom, osim ako se ne dokaže da su postupali na način koji sprječava mogućnost ograničenja odgovornosti

Ugovorni prijevoznik

Stvarni prijevoznik

- U odnosu na prijevoz koji je obavio stvarni prijevoznik, tužba za naknadu štete može se podnijeti, prema izboru tužitelja, protiv tog prijevoznika ili protiv ugovornog prijevoznika ili protiv obojice zajedno ili odvojeno. Ako se tužba podnosi protiv samo jednog od tih prijevoznika, taj će prijevoznik imati pravo zatražiti drugog prijevoznika da mu se pridruži u sudskim postupcima, proceduri i učincima za koje je mjerodavno pravo suda kojemu je predmet povjeren.
- ništa u ovom poglavlju neće utjecati na međusobna prava i obveze prijevoznika uključujući bilo koje pravo na naknadu štete ili obeštećenje.

Obvezno osiguranje

- Države stranke – zahtjev prijevoznicima da održavaju odgovarajuće osiguranje koje pokriva njihovu odgovornost prema Konvenciji.
- Država stranka može zatražiti od prijevoznika da podnese dokaz o održavanju odgovarajućeg osiguranja koje pokriva njegovu odgovornost prema ovoj Konvenciji.

MC '99

Minimalni limiti osiguranja za
pokrivenje odgovornosti zračnih
prijevoznika u odnosu na putnike,
prtljagu, teret i treće osobe

Uredba (EZ) 785/2004
o zahtjevima za zračne
prijevoznike i
operatore zrakoplova u
vezi s osiguranjem

- Dužnost sklapanja ugovora o osiguranju i obnavljanja sve dok je prijevozno sredstvo u prometu
- Ako prijevozno sredstvo podliježe obvezi registracije/izdavanja prometne dozvole - predložiti dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju

Zakon o obveznim
osiguranjima u
prometu (NN 151/05,
36/09, 75/09, 76/13,
152/2014)

Obvezno osiguranje

Uredba (EZ) 785/2004 o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem

Područje primjene:

Zračni prijevoznici

Operatori

Lete u ili iz države članice ili upotrebljavaju zračni prostor unutar ili iznad državnog područja države članice

NE primjenjuje se na:

Državne zrakoplove

Modele zrakoplova (MTOM manja od 20 kg)

Letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu (uključujući pogonjene parajedrilice i ovjesne jedrilice)

Vezane balone

Zmajeve

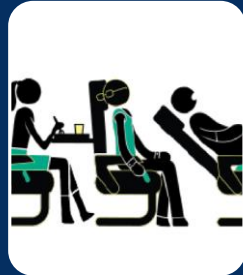
Padobrane

Zrakoplove (uključujući jedrilice i ultralake) s MTOM manjom od 500 kg, ali samo u odnosu na rizike od rata i terorizma, ako se koriste:

- u nekomercijalne svrhe
- za lokalno osposobljavanje pilota (bez prelaženja međunarodnih granica)

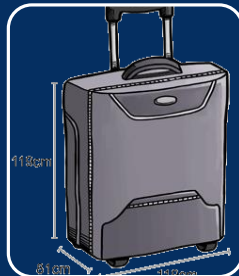
! Rizik rata i terorizma

Obvezno osiguranje



PUTNICI

- 250 000 SDR
- 100 000 SDR (nekomercijalne operacije i MTOM do 2700kg)



PRTLJAGA

- 1 131 SDR po putniku (komercijalne operacije)



TERET

- 19 SDR po kilogramu (komercijalne operacije)

Ne primjenjuje se na letove iznad država članica ukoliko ga obavljaju non-EU prijevoznici zrakoplovima registriranim izvan EU koji ne uključuju slijetanje ili uzlijetanje u/iz EU

Obvezno osiguranje

Zakon o obveznim
osiguranjima u prometu
(NN 151/05, 36/09, 75/09,
76/13, 152/2014)

Izravna tužba prema osiguratelju (ACTIO DIRECTA):

- odštetni zahtjev po osnovi obaveznog osiguranja u prometu oštećena osoba može podnijeti neposredno odgovornom osiguratelju
- u odgovoru na takav zahtjev odgovorni osiguratelj ne može isticati prigovore koje bi na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao istaknuti prema osiguranoj osobi zbog nepridržavanja zakona ili ugovora o osiguranju.

Zračni prijevoznik dužan sklopiti ugovor o osiguranju.

Uredba 785/2004: „shall be insured”

Šteta prouzročena neosiguranim, ali poznatim zrakoplovom → odgovara Hrvatski ured za osiguranje onako kako bi odgovaralo društvo za osiguranje da je sklopljeno osiguranje (osim šteta na teretu)

Obvezno osiguranje

GARANCIJSKI FOND

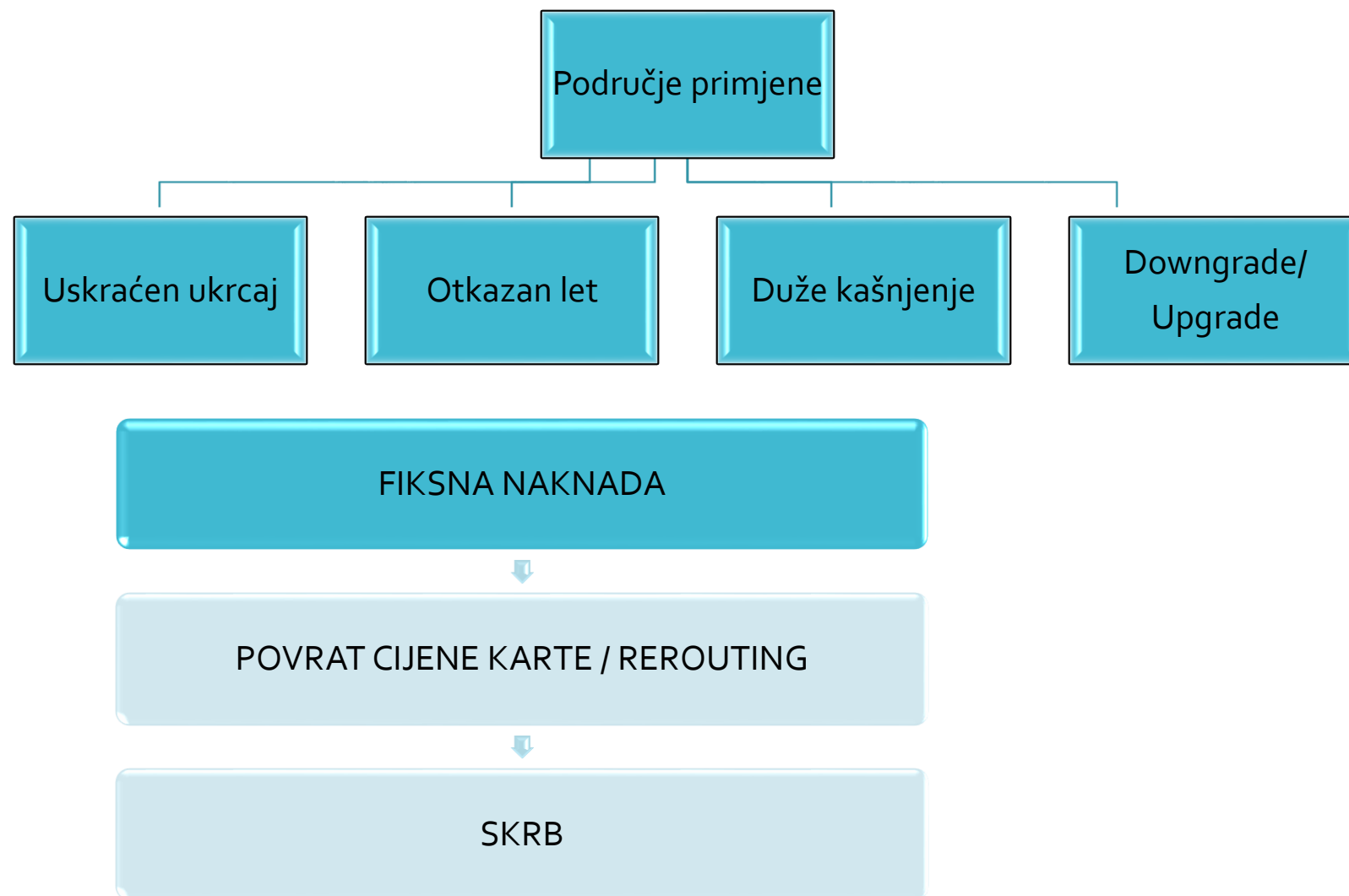
- imovina Hrvatskog ureda za osiguranje namijenjena izvršenju obveza po osnovi:

(...)

- šteta nastalih na teritoriju RH od neosiguranih prijevoznih sredstava

Društva za osiguranje koja obavljaju poslove obveznih osiguranja dužna su uplaćivati doprinos za Garancijski fond

Uredba 261/2004



Uredba 261/2004 v. Montrealska konvencija

IATA/ELFAA v. Department for Transport (C-344/04)

- ✓ kašnjenje može uzrokovati dvostruku štetu: onu koja je identična za svakog putnika (pružanje standardizirane i momentalne skrbi), te individualnu štetu (svojstvenu svakom putniku i njegovom razlogu putovanja – naknada koje traži procjenu od slučaja do slučaja)
- ✓ Montrealska konvencija ne isključuje mogućnost drugih oblika intervencije u smislu odluke javnih vlasti da se na ujednačen i brz način naknadi šteta uzrokovana samom neugodnošću kašnjenja leta, a da bi se izbjegla dodatna neugodnost putnika traženja takve naknade putem suda.
- ✓ mehanizam zaštite propisan Uredbom 261/2004 aktivira se mnogo ranije nego onaj propisan Konvencijom - putnik ima istovremeno pravo i na skrb i na kasnije potraživanje novčane naknade.

HVALA!



<http://hntp.eu/>