AgEcon SEARCH
RESEARCH IN AGRICULTURAL & APPLIED ECONOMICS

The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search
http://ageconsearch.umn.edu
aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

Dr Mirjana Knežević
Ekonomski fakultet - Kragujevac

VISINA ODGOVORNOSTI PREVOZIOCA ZA SMRT I TELESNE POVREDE PUTNIKA

Apstrakt

Pitanje adekvatnosti obeštećenja putnika ili njegove rodbine, odnosno pitanje strožije ili blaže odgovornosti transportera, je jedno od važnijih pitanja iz oblasti saobraćajnog prava. Govoreći o odgovornosti prevozioca za smrt i telesnu povredu putnika, govorimo o pravima putnika ili njegove rodbine na naknadu materijalne i nematerijalne štete. Izgubljen život i narušeno zdravlje su materijalno nenadoknadivi, ali ipak odgovornost prevozioca za smrt i telesne povrede putnika pruža pravnu zaštitu putnicima i time pokazuje svoj pravni smisao. Tendencija u saobraćajnom pravu je jačanje pravnog položaja putnika, kao ekonomski slabije strane iz ugovora o prevozu. Legislativa i sudska praksa ovaj proces sprovode u više pravaca: povećanjem donjeg limita odgovornosti prevozioca za naknadu štete usled povrede, odnosno smrti putnika, povećanjem broja pravnih poredaka prema kojima povređeni putnik, odnosno naslednici poginulog putnika mogu da zahtevaju naknadu štete, ograničavanjem slučajeva oslobođanja, odnosno smanjenja odgovornosti prevozioca, pri čemu teret dokazivanja tih okolnosti je uvek na njegovoj strani, propisivanjem obaveze prevozioca da se osigura za slučaj štetnog događaja na minimalne propisane iznose, normiranjem obaveze avansne isplate štete od strane prevozioca povređenom putniku, odnosno naslednicima beneficijarima usmrćenog putnika ukoliko zahtev ne prelazi propisani iznos. Međutim, ovaj proces ne bi smeo da ide u pravcu ugrožavanja ekonomske snage, pa i samog daljeg postojanja prevozioca. Ne treba izgubiti iz vida da se saobraćajne organizacije i sami prevozioci razlikuju između sebe i to po veličini, ekonomskoj snazi, tako da će za pojedinog prevozioca isplata odnosne štete biti prevelik teret, dok za drugog će taj iznos predstavljati beznačajan trošak. Zbog toga i postoji potreba da se nađe jedna ralna srazmera, koja bi mogla da zadovolji obe ugovorne strane.

Mislimo da pravo SAD, koje ne propisuje gornji limit odgovornosti za štete koje pretrpi putnik u vazduhoplovnom saobraćaju, gde sudovi dosuđuju odštetne zahteve i u milionskim iznosima u nacionalnoj valuti, ne bi moglo da bude obrazac i primer za uniformno regulisanje ove materije u uporednom pravu.

Saobraćajno pravo Evropske unije je u korelaciji sa evropskim saobraćajem i razvija se kao njegova nadgradnja. Saobraćajno pravo Evropske unije sastavljeno je od pravnih normi i instituta koji sve viša utiču na razvoj i funkcionisanje evropskog saobraćaja, odrađivanje pravnih standarda radi povećanja bezbednosti prevoza, veće zaštite putnika i njegovih prava, jačanja slobodne konkurencije, ujednačavanje propisa o odgovornosti prevozioca kod svih vidova saobraćaja i pravnu nadgradnju kombinovanog transporta koji je sve zastupljeniji u integrisanoj Evropi. Evropsko saobraćajno pravo razvijaće se uporedo sa procesom harmonizacije, pa je realno očekivati postavljanje pitanja adekvatnosti brojnih međunarodnih konvencija koje su sada na snazi i pitanje njihove

revizije. Zemlje koje nisu članice Evropske unije, ukoliko žele da obavljaju saobraćajnu delatnost na evropskom tržištu, biće obavezne da poštuju evropsko saobraćajno pravo. Oni će morati da prihvate evropsko komunitarno saobraćajno pravo iz praktičnih razloga ili pod pritiskom ekonomske nužnosti koju nameće Evropska unija kao ekonomski jača strana. Samim tim, propisi o odgovornosti prevozioca za štetu zbog smrti i telesne povrede putnika moraju biti prilagođeni potrebama evropske saradnje i procesu harmonizacije sa evropskim saobraćajnim pravom. Ovaj proces usaglašavanja mora se odvijati brzo i to naročito zbog privlačnosti i prednosti statusa članstva u Evropskoj uniji. Imajući u vidu proces harmonizacije našeg zakonodavstva sa propisima Evropske unije, možemo očekivati i u oblasti saobraćajnog prava, a naročito u oblasti odgovornosti prevozioca za smrt i telesne povrede putnika, "pooštravanje" domaćih propisa.

LEVEL OF RESPONSIBILITY OF THE TRANSPORTER FOR DEATH AND BODY INJURIES

Abstract

The question of adequacy in compensation of the passenger and his/her family that is the questions of more sever or more delicate responsibility of the transporter is one of the important questions in the area of transportation law. When we talk about the responsibility of the transporter for death and body injury of the passenger, we talk about the rights of the passengers or his/her relatives on the compensation of the tangible and non tangible damage. The lost life and damaged health are financially irrecoverable, but yet the responsibility of the transporter for death and body injuries of the passengers offers legal protection to the passengers and therefore shows its real meaning. The tendency in transportation law is strengthening the legal position of the passenger, as economically inferior side in transportation contract. The legislative and jurisprudence conduct this process in more directions: with the increase of the lower level of responsibility of the transporter for reimbursement due to the injury, or the death of the passenger, increase the number of legal frameworks according to those the injured passenger or the heirs of the perished passengers can claim the reimbursement, with the limitation of the cases of liberation or derogation of the transporter responsibility, where the burden of justification of those circumstances lies always on them, prescribing the obligation of the transporter to be insured for the cases of incidents on minimal defined amounts, standardization of the transporter's obligation to insure on the minimal proscribed amounts for the case of harmful event, standardization of the obligatory advance fee for the damage caused by the transporter to the injured passenger, or to the heirs that benefit after death passenger unless the request overpasses proscribed amount.

Nevertheless, this process should not go towards threatening economic strength and the existence of the transporter himself.

We should bare in mind that transportation organizations and transporters themselves are different in size, economical strength, so for one transporter reimbursement of the damage would be very heavy burden, while for the other this amount would be meaningless cost. That is why the need exists to find realistic proportion that could satisfy both signatories.

We consider that the jurisprudence of USA, that does not proscribe the upper limit of the responsibility for the damages caused to the passenger in air transportation, where the courts adjudge indemnity claims in millions in national currency, should not be template and example for uniform regulation of this matter in comparative law.

European Union transportation law correlates with European transportation and develops as its superstructure. Transportation law of European Union consists of legislative and institutes that impact more and more on the function and development of the European transportation, preparation of the legislative in order to increase the safety of the transportation, better protection of the passengers and their rights, strengthening of free market, standardization of the regulation considering the responsibility of the transporter in all kinds of transportation and legal superstructure of the combined transportation that is more and more present in the integrated Europe. European transportation law will be developed together with the harmonization process, so it is realistic to expect asking questions on the adequacy of numerous international conventions that are now standing as well as the questions of their revision. Countries that are not the members of European Union, if they want to perform transportation on European market would be obliged to obey European communitarian transportation law due to the practical reasons or under the pressing of economical necessity that impose European Union as economically stronger party. Therefore, legislative on the responsibility of the transporter for the damage due to the death or body injuries of the passengers must be adapted to the needs of European cooperation and harmonization process with European transportation law. This process of coherence with must be developed fast and especially due to the attractiveness and advantages of the membership status in European Union. Having in mind the harmonization process of our legislative with EU legislative, we could expect this as well in the area of transportation law, especially in the area of the responsibility of the transporter for death and body injuries of the passengers and "aggravation" of the domestic legislative.

Uvod

Pojam visine odgovornosti u saobraćajnom pravu identičan je institutu građanskog prava. U saobraćajnom pravu visina naknade štete kod prevoza putnika je ograničena, i to do iznosa koji je predviđen u odredbama saobraćajnog prava.

Odgovornost može da bude ograničena i to kao: stvarna, kada se odgovara sa određenim delom imovine ili lična, kada se odgovara čitavom imovinom ali do unapred određene visine.

Neograničena odgovornost postoji kada dužnik odgovara lično celokupnom svojom imovinom i to do punog iznosa štete.

U svim transportnim granama je prihvaćen sistem ograničene odgovornosti.

Ograničenje odgovornosti može da bude zakonsko i ugovorno.

U savremenom saobraćajnom pravu, koje se kreće ka strožijim temeljima odgovornosti, uvođenje sistema ograničenja visine odgovornosti predstavlja kompenzaciju za navedeno pooštravanje, koja omogućava prevoziocu da predvidi i osigura poslovni rizik kojem se izlaže u poslovnom poduhvatu.

Načelo ograničenja odgovornosti, tj. odgovornost do unapred određenog maksimalnog iznosa ili vrednosti određene stvari, nastao je u pomorskom pravu, odakle se proširuje na ostale grane saobraćaja, a danas se proširuje i na druga pravna područja.

U uslovima u kojima se prati sprovođenje zakonske regulative, naročito poslednjih godina, pitanje visina naknada štete u slučaju smrti, telesne povrede i oštećenja zdravlja putnika, se retko postavlja. Čak i u slučajevima odgovornosti prevozioca za nastalu štetu zbog odlaganja, neizvršenja, zakašnjenja u prevozu, sudska praksa je vrlo oskudna u podnošenju zahteva za naknadu štete, odnosno donošenju odluka.

Uzrok tome su činjenice da putnici nisu u dovoljnoj meri upoznati sa svojim pravima, kao i saznanje da je naknada štete u unutrašnjem saobraćaju tako mala, da se vrlo često postavlja pitanje da li ima svrhe uopšte pokretati postupak i gubiti vreme po sudovima za beznačajne iznose. Čak ni situacija u slučaju naknade štete zbog smrti i povrede putnika nije zadovoljavajuća.

Glavno obrazloženje se temelji na podatku da su tarife u domaćem saobraćaju vrlo niske, i zbog toga nije moguće utvrditi veći iznos naknade štete.

Obzirom da su tarife prevoza putnika u domaćem saobraćaju poslednjih godina znatno povećane i čak su se približile cenama prevoza u nekim zapadnoevropskim zemljama za određene strukture putnika, dato obrazloženje nema opravdanje. Bez obzira na sve okolnosti i teškoće sa kojima se domaći prevozioci suočavaju, posebno u ovom trenutku, neopravdan je takav odnos prema putniku u odnosu na naknadu štete. Limitiran iznos naknade štete vređaju ljudsko dostojanstvo.

Vredi li život čoveka do tih gotovo simboličkih iznosa ili više? Ograničenjem odgovornosti prevozioca za štetu koju pretrpi putnik tokom prevoza postižu se dva cilja. Putniku je tako zagarantovan vrlo strogi osnov odgovornosti prevozioca za štetu i oslobađa ga tereta dokazivanja krivice prevozioca.

Prevoziocu je ograničen obim obaveze naknade štete, pa je tako zaštićen od ekonomske propasti iz razloga naknade štete do koje je došlo tokom prevoza.

Kao što je napred rečeno, iznos tog ograničenja je različit u različitim granama saobraćaja.

1. Visina odgovornosti vazdušnog prevozioca

Visina odgovornosti vazdušnog prevozioca po međunarodnim konvencijama

U međunarodnom vazdušnom saobraćaju šteta po putniku je ograničena na 125.000 franaka (član 22. stav 1. Varšavske Konvencije). Varšavska konvencija sadrži odredbu kojom predviđa da je svaka klauzula koja ima cilj da oslobodi vozioca odgovornosti ili da utvrdi nižu granicu odgovornosti od one utvrđene u ovoj Konvenciji ništavna je i bez dejstva.

Haški protokol neke članove Varšavske konvencije briše i zamenjuje drugim odredbama. Jedna od tih odredbi se odnosi na visinu odgovornosti transportera.

Članom 22. Varšavske konvencije odgovornost prevozioca je limitirana na iznos, kako smo već naveli, od 125.000,00 zlatnih francuskih franaka.

S obzirom da je ovaj iznos vremenom postao neprimeren savremenim prilikama, Haškim protokolom od 1955. godine limit odgovornosti je povećan, tako da kod prevoza putnika odgovornost prevozioca po svakom putniku, utvrđuje se na sumu od 250.000,00 zlatnih francuskih franaka. Međutim, Haški protokol obavezuje samo one države koje su ga

ratifikovale, s obzirom da ekonomski položaj mnogih država nije im omogućavao da prihvate povećani limit odgovornosti. Ali, ostavlja se mogućnost da putnik utvrdi višu granicu odgovornosti na osnovu specijalnog sporazuma sa transporterom.

Donošenje Montrealskog sporazuma prouzrokovalo je brojne probleme i to ne samo kod transportera već i u međunarodnom vazduhoplovnom pravu, jer je svojom ograničenom primenom nametnuo u praksi više režima odgovornosti.

Zbog takvih problema trebalo je da odredbe Sporazuma imaju širu primenu, a ne samo na jedan regionalni deo međunarodnog transporta. Na principima ovog Sporazuma u nekim zemljama naknada je povećana u odnosu na međunarodni transport čak i za iznos veći od 75.000 US$ što je slučaj sa Italijom koja je utvrdila nadoknadu od 100.000 Specijalnih prava vučenja[1]. Montrealska konvencija iz 1975. godine sadrži dvorežimski sistem odgovornosti prema kojem za smrt i telesne povrede putnika do iznosa 100.000 SDR, prevoznik odgovara na osnovu objektivne odgovornosti, dok za štete preko tog iznosa prevoznik odgovara neograničeno na temelju pretpostavljene krivice[2].

Nezavisno od napora nacionalnih vlada, međunarodna avio-udruženja sa svoje strane vode borbu za povećanje limita odgovornosti predviđenog Varšavskom konvencijom, odnosno Haškim protokolom, kao i za poboljšanje pravnog položaja oštećenog putnika u međunarodnom vazdušnom saobraćaju[3].

Napori na ovom polju traju već od Guatemala City Law Conference održane u martu 1971. godine, kada je predviđeno povećanje limita odgovornosti na 100.000,OO američkih dolara, kao i Montrealske konferencije održane 1975. godine.

Avio - kompanije koje obavljuju međunarodni prevoz su 1975. godine zaključile tzv. Montrealski sporazum donet na inicijativu američkih avio - kompanija, po kojem je limit odgovornosti povećan na 75.000, 00 američkih dolara. Međutim, Sporazum se odnosi samo na međunarodne letove koji dodiruju američku teritoriju[4]. Na konferenciji održanoj u Vašingtonu 1995. godine zaključen je tzv. *UMBRELLA* Intercarrier agreement on passenger liabilitu (IIA), prema kome se prvi put predviđa da se nadoknada šteta može utvrditi i prema pravu domicila putnika[5].

Prvog februara 1996. godine u Majamiju pravna radna grupa međunarodnog udruženja (International Air Transport Association), je odobrila nacrt ovog Sporazuma, da bi na sastanku održanom 3. aprila 1996. godine u Montrealu bio jednoglasno odobren pod nazivom Sporazum o merama inplementacije IATA međuprevozničkog sporazuma (The Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement, skr. MIA).

Ovaj dokument za razliku od svog predhodnika mnogo jasnije ističe pravo putnika da zahteva utvrđivanje i visinu nastale štete prema pravu domicila putnika, ukoliko je to za njega u konkretnom slučaju povoljno. Pored toga limit odgovornosti vazdušnog prevozioca je povećan

---

[1] Leggi e Decreti Presidenziaii, II Presidenti Della Repubblica, Data a Roma addi 7 Iuglio, 1988.
[2] Ibidem, str. 342.
[3] Hinić-Pavić, I., "Odgovornost vazdušnog prevozioca za smrt i povredu putnika", Pravni život, Beograd, br. 11/1998, str. 737.
[4] Nicolas Matesco Matte, "Treatise on air-aeronautical law", Institute and Center of Air and Space Law, Montreal, 1981, str. 476.
[5] Lorne S. Clarck, "The new IATA International Passenger Liability Regime", str. 2. (Seminar o odgovornosti Evropske Asocijacije vazduhoplovnog prava, Minhen, 12. maj 1997. godina)

na 100.000, 00 tzv. SDR, pri čemu avio - kompanija priznaje oštećenja do pomenutog iznosa automatski bez ikakvog spora, kao i vrši avansno plaćanje štete po zahtevu putnika[6].

Prema podacima sa kojima raspolažemo do kraja 1997. godine sporazum IIA je ratifikovalo 87 vazdušnih transportera, a sporazum MIA 53. Međutim, pravila ovih sporazuma važe samo do 30. juna 1998. godine posle kog roka će između avio-kompanija, potpisnika opet važiti odredbe Varšavske konvencije, odnosno Haškog protokola [7].

Veliki broj srednjih i malih avio-kompanija nisu pristupile ovim sporazumima, iz razloga što nisu mogle da ispune uslove koje se odnose na odgovornost avio-prevozioca.

Evropska Unija je donela uputstvo koje je stupilo na snagu 17. oktobra 1998. godine, i primenjuju se na sve vazdušnog prevozioce koji imaju registrovano sedište na teritoriji njenih članica.

Uputstvo predviđa, između ostalog:

a) neograničenu odgovornost vazdušnog prevozioca za slučaj smrti, povrede putnika prilikom ukrcaja, iskrcaja ili prevoza vazduhoplovom

b) da svaki vazdušni prevozilac bude osiguran na iznos koji ne može biti niži od 100.000,00 SDR

c) da za svaku štetu čija visina ne prelazi osigurani iznos, vazdušni prevozilac neće pokretati sudski postupak radi utvrđivanja postojanja okolnosti propisane članom 20. stav 1. Varšavske konvencije (koja se odnosi na mogućnost oslobađanja vazdušnog prevozioca ukoliko dokaže da je preduzeo sve potrebne mere kojima se takvo oštećenje putnika moglo izbeće ili da je bilo nenoguće da preduzmu takve mere), ali zadržava pravo da pred sudom zahteva oslobađanje od odgovornosti ukoliko dokaže da je štetni slučaj prouzrokovan putnikovim ponašanjem ili njegovom nepažnjom

d) da se najkasnije u roku od 15 dana od dana udesa, odnosno oštećenja putnika a nakon utvrđenja identiteta osobe koja ima pravo na kompenzaciju izvrši avansno plaćanje štete u srazmeri sa pretrpljenom štetom, pri čemu isplaćeni iznos ne može biti niži od 15.000,00 SDR po putniku za slučaj smrti[8].

Nakon usvajanja Montrealske konvencije iz 1975. godine za vazdušni prevoz nastavile su se rasprave o tome da li je opravdano uvođenje objektivne odgovornosti i u pomorskom prevozu putnika, pri čemu se naglašavala razlika između te dve vrste saobraćaja.

Isticalo se da nije opravdano da osnov odgovornosti bude isti i za prevoz vazdušnim, i za prevoz pomorskim saobraćajem, jer u prvom slučaju imamo situaciju da se putnik mora pridržavati uputstava prevoznika i za vreme poletanja, sletanja i većim delom puta mora biti vezan, dok kod prevoza morem putnik ima položaj gosta u hotelu, a hoteli ne odgovaraju za smrt i telesne povrede putnika po osnovu objektivne odgovornosti.

- Visina odgovornosti vazdušnog prevozioca u našem i uporednom pravu

Vlada je, Odlukom o novčanom iznosu do kojih ograničava odgovornost prevozioca u vazduhoplovnoj plovidbi propisala najviši iznos naknade koju vazdušni prevozilac plaća za štetu nastalu usled smrti, oštećenja zdravlja ili povrede putnika, koji iznosi 106.700,00 američkih dolara po putnika u dinarskoj protivvrednosti. Domaći sudovi prilikom dosuđivanja

[6] SDR – Special Drawing Rights (specijalno pravao vučenja), što preračunato u američke dolare iznosi oko 120.000,00, odnosno 100.000,00 ECU (evropska obračunska jedinica).

[7] George N. Tompkins, "The Dawn of Unlimited Liability – What will the Day Bring", (Seminar o odgovornosti Evropske Asocijacije vazduhoplovnog prava, Minhen, 12. maj 1998. godine).

[8] Zaključci sa Special IATA Passenger Services Conference, Ženeva, 7. jul 1998. godine.

odštetnog zahteva stoje na stanovištu da oštećeni putnik ima pravo na naknadu i materijalne i moralne štete.

Uporedno pravnim pregledom postojeće zakonske regulative odgovornosti prevozioca u svetu za naknadu štete koju putnik pretrpi, nailazimo na države koje nemaju zakonske tekstove o ograničenoj odgovornosti prevozioca u unutrašnjem prevozu, tako da primenjuju odredbe opšteg prava (Australija, Indija, Kuba, Panama, Peru, itd.).

Za razliku od nabrojanih nacionalnih prava, pojedine federalne države SAD-a zabranjuju propisivanje bilo kakvih limita odgovornosti prevozioca, dok u drugim limit je ipak propisan, ali u znatno višem iznosu nego što je slučaj u Varšavskoj konvenciji.

U vazduhoplovnom pravu postoje velike razlike u pogledu određivanja limita prevozioćeve odgovornosti, što ćemo i videti u navodima koji slede. Većina evropskih prava (Velika Britanija, Belgija, Luksemburg, Italija, Grčka, Švajcarska) su u svojim zakonodavstvima po pitanju vazduhoplovnog prava prihvatila rešenja iz Varšavske konvencije[9]. To znači da se odgovornost vazdušnog prevozioca za pričinjenu štetu u unutrašnjem transportu, takođe limitira, pri čemu se novčani iznos iz Konvencije ekvivalentno izražava u domaćoj valuti.

Druga grupa zemalja (skandinavske zemlje, zemlje Latinske Amerike, poznata pod zajedničkim nazivom "grupa specijalnih zakona") takođe predviđaju ograničenu odgovornost preozioca prema putnicima u unutrašnjem transportu, ali u pogledu određivanja limita postupaju drugačije od Varšavske konvencije.

Tako, propisi skandinavskih zemalja propisuju znatno niže naknade prema putnicima u unutrašnjem transportu, nego u odnosu prema putnicima u međunarodnom prevozu.

Specifičnost pojedinih južnoameričkih država (Meksiko, Venecuela, Honduras itd.) je u tome što određuju različite iznose naknade za različite oblike štete, koje potencijalno mogu zadesiti putnika.

Na osnovu napred navedenog, možemo zaključiti da praksa može da nam ponudi razne situacije, kao npr. da dva putnika iz istog aviona, od kojih jedan putuje u unutrašnjem, a drugi u međunarodnom saobraćaju (u zavisnosti od mesta ukrcaja i mesta iskrcaja) imaju različita prava u slučaju nastanka štete prema prevoziocu.

Izlaz iz ovakve situacije vidimo u prihvatanju limita koji propisuje Haški protokol i u unutrašnjem vazdušnom prevozu, čime bi dobili izjednačavanje pravnog položaja putnika međunarodnog i unutrašnjeg prevoza.

Dugo je vremena proteklo otkako su kompanije počele da upozoravaju da su limiti odgovornosti nerealno niski, a da same vlade nisu mogle postići dogovor o izmeni i dopuni merodavnih međunarodnih propisa[10].

Dodatna sigurnost putnika u izvesnosti ostvarenja svojeg prava na naknadu štete u punom iznosu stvarno pretrpljene štete jeste obavezna primena prema mestu njegovog prebivališta (pravo domicila putnika) .

Primena ovakvog pooštrenog režima odgovornosti uslovljena je pristupanjem zainteresovanih avio-prevoznika Ugovoru međunarodnih avio-prevoznika o odgovornosti prema putnicima, i naknadno donetim dokumentima kao i njihovoj kasnijoj ratifikaciji[11].

---

[9] Trajković, dr M., "Međunarodno vazduhoplovno pravo", Beograd, 1999, str. 448.

[10] Aviation Insuarence Report, November 1995, issue na 142.

[11] Sporazum o merama za primenu Ugovora međunarodnih avio-prevoznika o odgovornosti prema putnicima (Agreement on Measures to Implementation the IATA Intercarrier Agreement-MIA) i Uslovi za primenu Ugovora međunarodnih avio-prevoznika o odgovornosti koje treba da budu

Sa druge strane, avio-prevozioci koji još nisu odlučili da svoju delatnost podvrgnu većoj odgovornosti od one koju su nosili do sada, neminovno će na tržištu dobijati karakteristiku kompanija koje će putnicima u slučaju nezgode isplaćivati simbolične naknade, a često i svoju odgovornost isključivati.

Zato je logično očekivati da će se putnici kad je to moguće odlučivati da putuju avio-kompanijama koje će u slučaju nezgode odštetne zahteve priznavati, brzo isplaćivati i njihovu visinu, ukoliko je ona opravdana, neće umanjivati. Za osiguravače i reosiguravače što će značiti novi izazov, jer je logično očekivati da će svi avio-prevoznici želeti da se osiguraju od velikih gubitaka u slučaju nezgoda.

Na predlog Komisije i mišljenja Ekonomskog i socijalnog komiteta EU, Savet EU je 24. februara 1997. godine usvojio Uredbu o odgovornosti avio-prevoznika u slučaju nezgode kojom je takođe predviđena neograničena odgovornost avio-prevoznika za štete zbog smrti, ranjavanja ili drugih telesnih povreda[12].

Svaki avio-prevoznik koji potiče iz EU ima obavezu da svoju odgovornost osigura od SDR 100.000 (ekvivalent u ECU) i do tog iznosa nema pravo da ograniči ili isključi svoju odgovornost dokazivanjem da su on i njegovi službenici preuzeli sve neophodne mere da bi sprečili nastanak štete ili da je bilo nemoguće da se preduzmu takve mere[13].

Kao dodatna mera u prilog bržem obeštećenju putnika prema Uredbi je predviđena i obaveza prevozioca da u slučaju smrti putnika unapred isplati iznos od SDR 15000 (protivvrednost u ECU), pri čemu ovo neće imati značaj priznanja odgovornosti.

Uredbom je predviđena i obaveza da se putnici sa prethodno pomenutim pravilima upoznaju pri kupovini karte.

2. Visina odgovornosti brodara po međunarodnim konvencijama

Pitanje visine iznosa ograničenja odgovornosti za smrt i povrede putnika, bilo je jedno od najspornijih pitanja, tako da su polemike vođene i u toku same konferencije i uz veliki napor, na kraju se postigla saglasnost.

Jedan deo država zalagao se za visoke iznose ograničenja odgovornosti ističući pri tome da Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu jer ga države nisu ratifikovale zbog preniskih iznosa ograničenja odgovornosti.

Isticano je da se radi toga u okviru Evropske zajednice radi na nacrtu regionalne konvencije sa višim iznosima ograničenja, i da je Montrealska konvencija iz 1990. godine za smrt i povrede putnika u vazdušnom prevozu prihvatala neograničenu odgovornost.

Predlagani su visoki iznosi ograničenja odgovornosti da bi se sprečilo utvrđivanje iznosa ograničenja regionalnim konvencijama ili nacionalnim pravom, što bi onemogućilo unifikaciju prava na međunarodnoj sceni. Za opšte ograničenje predloženo je 500.000 SDR do neograničene odgovornosti, a za objektivnu odgovornost iznos od 350.000 SDR.

---

unete u Opšte uslove prevoza putnika i Tarife (Provisions Implementing the IATA Intercarrier Agreement to be Included in Conditions of Carriage and Tariffs-IPA).

[12] Član 1. stav a. Uredbe o odgovornosti avio prevoznika u slučaju nezgode Uredbe; Trajković, dr M., "Izazovi i protivurečnosti Evropskog vazduhoplovnog prava", Zbornik radova za II kongres saobraćaja, "Dugoročni razvoj saobraćaja Jugoslavije", Beograd, 1999, str. 21.

[13] Član 1. stav b. Uredbe o odgovornosti avio prevoznika u slučaju nezgode

Pomorska industrija ICS, ICCL, IUMI i veliki broj državnih delegacija je isticao, naprotiv, da raniji Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu jer su iznosi ograničenja bili previsoki pa s toga nije privukao potreban broj ratifikacija.

Predlagano je umereno povišenje iznosa ograničenja odgovornosti, i toza objektivnu odgovornost od 100.000 SDR do 200.000 SDR, a za opšte ograničenje od 250.000 SDR do 400.000 SDR.

Nakon izraženih suprotnih mišljenja, ipak je napravljen jedan kompromisan predlog rešenja koji je sadržao sledeće iznose ograničenja odgovornosti, obaveznog osiguranja i direktne tužbe prema osiguravaču[14].

- iznos od 250.000 SDR po putniku i događaju za ograničenje objektivne odgovornosti prevoznika za štetu zbog smrti i povrede putnika, koja je posledica pomorske nezgode, za obavezno osiguranje te odgovornosti i za direktnu tužbu prema osiguravaču,

- iznos od 400.000 SDR po putniku i događaju za ograničenje odgovornosti preko 250.000 SDR za štetu zbog smrti i povrede putnika koja je posledica pomorske nezgode za koju prevoznik odgovara na osnovu predpostavljene krivice, pa za ograničenje odgovornosti prevoznika koja ne proizilazi iz pomorske nezgode i koja se zasniva na krivici prevoznika, koju mora dokazati tužilac,

-"opt – out close" kojom se omogućava prihvatanje Protokola iz 2002. godine i onim državama u čijem su nacionalnom zakonodavstvu već predviđeni viši iznosi ograničenja odnosno neograničenja odgovornosti (Japan) ili se viši iznosi ograničenja odgovornosti traže,

- dopuštenost odbrane osiguravača kod direktne tužbe, zbog willful misconduct osiguranika.

Predloženi iznosi ograničenja odgovornosti nisu zadovoljili zahteve znatnog broja država, tako da je ostavljena mogućnost određivanja visine ograničenja odgovornosti nacionalnim pravom u iznosima većim od onih predviđenih Protokolom iz 2002. godine pa čak i neograničena odgovornost, ali uz preporuku da se države uzdrže od takvih rešenja da se ne bi umanjila sveukuopna aktivnost unifikacije na ovom polju.

Na kraju je ovaj kompromisan predlog prihvaćen od strane onih država koje su tražile puno više iznose ograničenja odgovornosti, i od strane ostalih država koje su se zalagale za umerenije iznose ograničenja odgovornosti.

Za razliku od Atinske konvencije iz 1974. godine, u kojoj je iznos ograničenja odgovornosti bio utvrđen po putniku i putovanju, iznos ograničenja odgovornosti iz 2002. godine utvrđen je po putniku i događaju, što znači još veće povišenje odgovornosti prevoznika po konvenciji iz 2002. jer u slučaju više štetnih događaja tokom jednog putovanja ograničenje odgovornosti se primenjuje na svaki događaj posebno, a ne kao ranije na celo putovanje.

[14] LEG/CONF:13/CW/WP/10.

3. Visina odgovornosti brodara u našem i uporednom pravu

Odgovornost brodara u slučaju smrti ili telesne povrede putnika, ograničava se u svim slučajevima, na iznos od 20.000 američkih dolara u dinarskoj protivvrednosti po kursu na dan zaključenja ugovora po putniku i putovanju[15].

Načelo ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu i pravu unutrašnje plovidbe pokazuje svu složenost ovog instituta koja se jednim delom pokazuje u okviru prevoznog posla i drugim delom u okviru svake brodareve odgovornosti.

Opšte ograničenje odgovornosti brodara predstavlja tipičan institut pomorskog prava, čije poreklo treba tražiti u brodarskom plovidbenom poduhvatu kao imovinskoj celini koju predstavlja pojedini brod i kojom za svoje obaveze odgovara brodovlasnik odnosno brodar. Odatle su nastala tri osnovna sistema ograničenja brodareve odgovonosti:

- mediteranski sistem ili sistem abandona,
- nemački sistem ili sistem egzekucije,
- engleski sistem ili sistem ograničenja lične odgovornosti.

Mediteranski sistem ili sistem abandona, po kome zakon daje mogućnost brodovlasniku kao brodaru da za obaveze koje su za njega nastale iz dela zapovednika i članova posade, ograniči svoju odgovornost na način što će izvršiti prepuštanje (abandoniranje) pomorske imovine u korist povreioca radi namirenja.

Nemački sistem ili sistem egzekucije po kome je već u zakonu određeno da poverioci iz pomorskog poslovanja mogu sprovoditi izvršenje samo na pomorskoj imovini koja je ujedno i jemstvo.

Engleski sistem ili sistem ograničenja lične odgovornosti po kojem za razliku od prednja dva sistema, brodovlasnik odgovara svojom ličnom imovinom do unapred određenog iznosa, zavisno od vrste tražbine po registarskoj tonaži broda u vezi sa kojim je tražbina nastala.

4. Visina odgovornosti železničkog prevozioca po međunarodnim konvencijama

Naknade štete predviđene u Dodatku A uz Konvenciju o međunarodnim prevozima železnicama (COTIF) od 09. 05. 1980. godine, t.j., u Jednoobraznim pravilima o Ugovoru o međunarodno železničkom prevozu putnika i prtljaga, u Članu 27 tačka 2 i Članu 28 pod b, moraju se platiti u novcu.

Međutim, ako unutrašnje pravo dozvoljava davanje rente, ona se može dodeliti kada očtečeni putnik ili imaoci prava to zahtevaju.

Visina naknade štete koja se plaća prema napred navedenoj tački u JP/CIV, određuje se unutrašnjim pravom.

Međutim, kod primene Jednoobraznih pravila, najveći iznos koji se ima platiti u novcu ili u godišnjoj renti koja odgovara tom iznosu novca, po svakom putniku, utvrđuje se na 70.000 obračunskih jedinica, u slučaju da unutrašnje pravo predviđa ograničenje u manjem iznosu.

[15] Član 665. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

5. Visina odgovornosti železničkog prevozioca u našem i uporednom pravu

U Zakonu o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju je predviđena maksimalna granica odgovornosti prevozioca za smrt putniku u iznosu od 156.400 nemačkih maraka u dinarskoj prootivvrednosti po važećem kursu na dan isplate[16], a za štete nastale zbog telesne povrede i oštećenje zdravlja putnika prevozilac odgovara do 156.200 nemačkih maraka u dinarskoj prootivvrednosti po važećem kursu na dan isplate[17].

- Visina odgovornosti drumskog prevozioca po međunarodnim konvencijama

Član 13. Konvencije CVR predviđa da ukupan iznos naknade koju je prevoznik dužan da isplati u vezi sa štetnim događajem ne može biti veći od 250.000 franaka za jednog oštećenika. Ali svaka država ugovornica može odrediti višu granicu, ili uopšte ne odrediti granicu.

Ukoliko se glavno poslovno mesto prevoznika nalazi u toj državi ili u državi koja nije strana ugovornica, a čije zakonodavstvo predviđa višu granicu ili pak ne određuje granicu, prilikom određivanja ukupnog iznosa, primenjuje se zakonodavstvo te države.

Ograničena visina naknade primenjuje se na sva potraživanja u vezi sa smrću ili povredama ili svakim drugim oštećenjem fizičkog ili psihičkog zdravlja putnika.

Ukoliko ima više potražilaca i ukoliko je ukupna visina njihovog potraživanja veća od utvrđenog maksimuma, potraživanja će se srazmerno smanjivati.

6. Visina odgovornosti drumskog prevozioca u našem i uporednom pravu

U drumskom domaćem saobraćaju visina naknade štete za slučaj smrti putnika ne može preći iznos od 61.000 DM u dinarskoj protivrednosti po važećem kursu na dan isplate, a za štetu zbog telesne povrede i oštećenja zdravlja putnika, visina naknade do koje prevozilac odgovara iznosi 182.600 DM u dinarskoj protivrednosti po važećem kursu na dan isplate[18]. U železničkom domaćem saobraćaju visina naknade štete za slučaj smrti putnika ograničena na iznos od 52.400 nemačkih maraka u dinarskoj protivvrednosti po važećem kursu na sam dan uplate[19], a za štetu zbog telesne povrede i oštećenja zdravlja putnika, visina naknade do koje prevozilac odgovara je 156.200 nemačkih maraka u dinarskoj protivvrednosti po važećem kursu na dan uplate[20].

[16] Član 20. stav 1. Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju.
[17] Član 20. stav 2. Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju.
[18] Član 20. Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju.
[19] Član 20. tačka 1. Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju.
[20] Član 20. tačka 2. Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju.

Zaključak

Pitanje adekvatnosti obeštećenja putnika ili njegove rodbine, odnosno pitanje strožije ili blaže odgovornosti transportera, je jedno od važnijih pitanja iz oblasti saobraćajnog prava. Govoreći o odgovornosti prevozioca za smrt i telesnu povredu putnika, govorimo o pravima putnika ili njegove rodbine na naknadu materijalne i nematerijalne štete. Izgubljen život i narušeno zdravlje su materijalno nenadoknadivi, ali ipak odgovornost prevozioca za smrt i telesne povrede putnika pruža pravnu zaštitu putnicima i time pokazuje svoj pravni smisao. Tendencija u saobraćajnom pravu je jačanje pravnog položaja putnika, kao ekonomski slabije strane iz ugovora o prevozu. Legislativa i sudska praksa ovaj proces sprovode u više pravaca:

a) povećanjem donjeg limita odgovornosti prevozioca za naknadu štete usled povrede, odnosno smrti putnika,

b) povećanjem broja pravnih poredaka prema kojima povrđeni putnik, odnosno naslednici poginulog putnika mogu da zahtevaju naknadu štete,

c) ograničavanjem slučajeva oslobođanja, odnosno smanjenja odgovornosti prevozioca, pri čemu teret dokazivanja tih okolnosti je uvek na njegovoj strani,

d) propisivanjem obaveze prevozioca da se osigura za slučaj štetnog događaja na minimalne propisane iznose,

e) normiranjem obaveze avansne isplate štete od strane prevozioca povređenom putniku, odnosno naslednicima beneficijarima usmrćenog putnika ukoliko zahtev ne prelazi propisani iznos.

Međutim, ovaj proces ne bi smeo da ide u pravcu ugrožavanja ekonomske snage, pa i samog daljeg postojanja prevozioca.

Ne treba izgubiti iz vida da se saobraćajne organizacije i sami prevozioci razlikuju između sebe i to po veličini, ekonomskoj snazi, tako da će za pojedinog prevozioca isplata odnosne štete biti prevelik teret, dok za drugog će taj iznos predstavljati beznačajan trošak. Zbog toga i postoji potreba da se nađe jedna ralna srazmera, koja bi mogla da zadovolji obe ugovorne strane.

Mislimo da pravo SAD, koje ne propisuje gornji limit odgovornosti za štete koje pretrpi putnik u vazduhoplovnom saobraćaju, gde sudovi dosuđuju odštetne zahteve i u milionskim iznosima u nacionalnoj valuti, ne bi moglo da bude obrazac i primer za uniformno regulisanje ove materije u uporednom pravu.

Saobraćajno pravo Evropske unije je u korelaciji sa evropskim saobraćajem i razvija se kao njegova nadgradnja.

Saobraćajno pravo Evropske unije sastavljeno je od pravnih normi i instituta koji sve viša utiču na razvoj i funkcionisanje evropskog saobraćaja, odrađivanje pravnih standarda radi povećanja bezbednosti prevoza, veće zaštite putnika i njegovih prava, jačanja slobodne konkurencije, ujednačavanje propisa o odgovornosti prevozioca kod svih vidova saobraćaja i pravnu nadgradnju kombinovanog transporta koji je sve zastupljeniji u integrisanoj Evropi.

Evropsko saobraćajno pravo razvijaće se uporedo sa procesom harmonizacije, pa je realno očekivati postavljanje pitanja adekvatnosti brojnih međunarodnih konvencija koje su sada na snazi i pitanje njihove revizije. Zemlje koje nisu članice Evropske unije, ukoliko žele da obavljaju saobraćajnu delatnost na evropskom tržištu, biće obavezne da poštuju evropsko saobraćajno pravo. Oni će morati da prihvate

evropsko komunitarno saobraćajno pravo iz praktičnih razloga ili pod pritiskom ekonomske nužnosti koju nameće Evropska unija kao ekonomski jača strana. Samim tim, propisi o odgovornosti prevozioca za štetu zbog smrti i telesne povrede putnika moraju biti prilagođeni potrebama evropske saradnje i procesu harmonizacije sa evropskim saobraćajnim pravom. Ovaj proces usaglašavanja mora se odvijati brzo i to naročito zbog privlačnosti i prednosti statusa članstva u Evropskoj uniji. Imajući u vidu proces harmonizacije našeg zakonodavstva sa propisima Evropske unije, možemo očekivati i u oblasti saobraćajnog prava, a naročito u oblasti odgovornosti prevozioca za smrt i telesne povrede putnika, "pooštravanje" domaćih propisa.

Literatura:

1. Leggi e Decreti Presidenziaii, II Presidenti Della Repubblica, Data a Roma addi 7 Iuglio, 1988.
2. Hinić-Pavić, I., "Odgovornost vazdušnog prevozioca za smrt i povredu putnika", Pravni život, Beograd, br. 11/1998, str. 737.
3. Nicolas Matesco Matte, "Treatise on air-aeronautical law", Institute and Center of Air and Space Law, Montreal, 1981, str. 476.
4. Lorne S. Clarck, "The new IATA International Passenger Liability Regime", str. 2. (Seminar o odgovornosti Evropske Asocijacije vazduhoplovnog prava, Minhen, 12. maj 1997. godina).
5. George N. Tompkins, "The Dawn of Unlimited Liability – What will the Day Bring", (Seminar o odgovornosti Evropske Asocijacije vazduhoplovnog prava, Minhen, 12. maj 1998. godine).
6. Zaključci sa Special IATA Passenger Services Conference, Ženeva, 7. jul 1998. godine.
7. Trajković, dr M., "Međunarodno vazduhoplovno pravo", Beograd, 1999, str. 448.
8. Trajković, dr M., "Izazovi i protivurečnosti Evropskog vazduhoplovnog prava", Zbornik radova za II kongres saobraćaja, "Dugoročni razvoj saobraćaja Jugoslavije", Beograd, 1999, str. 21.
9. Uredba o odgovornosti avio prevoznika u slučaju nezgode
10. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi
11. Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju
12. Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju