

Zrakoplovne nesreće - odgovornost za štetu na tlu

Radošević, Marija

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:498368>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-11**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Marija Radošević

**ZRAKOPLOVNE NESREĆE – ODGOVORNOST ZA ŠTETU
NA TLU**

Diplomski rad

mentor: izv. prof. dr. sc. Iva Savić

Zagreb, rujan 2023.

Izjava o izvornosti

Ja, Marija Radošević pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljen način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima od onih navedenih u radu.

Marija Radošević, v.r.

SADRŽAJ

| | |
|--|----|
| 1. UVOD..... | 1 |
| 2. NAJVEĆE ZRAKOPLOVNE NESREĆE SA ŠTETOM NA TLU..... | 2 |
| 3. OBLICI ŠTETE NA TLU..... | 4 |
| 3.1. ŠTETA NASTALA KONTAKTOM ZRAKOPLOVA S TLOM..... | 5 |
| 4. MEĐUNARODNE KONVENCIJE KOJE UREĐUJU PITANJE ODGOVORNOSTI PREMA TREĆIM OSOBAMA ZA ŠTETU NA TLU UZROKOVANU ZRAKOPLOVOM..... | 6 |
| 4.1. RIMSKA KONVENCIJA 1952..... | 8 |
| 4.2. MONTREALSKI PROTOKOL 1978..... | 11 |
| 4.3. KONVENCIJA OPĆIH RIZIKA (GENERAL RISK CONVENTION) 2009..... | 12 |
| 4.4. KONVENCIJA O PROTUZAKONITOM OMETANJU (UNLAWFUL INTERFERENCE CONVENTION) 2009..... | 16 |
| 5. HRVATSKI PRAVNI OKVIR..... | 19 |
| 5.1. ZAKON O OBVEZNIM I STVARNOPRAVNIM ODNOSIMA U ZRAČNOM PROMETU 2013..... | 20 |
| 5.2. ZAKON O OBVEZNIM OSIGURANJIMA U PROMETU 2014..... | 21 |
| 6. OBLICI I NAČINI OSLOBOĐENJA OD ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU..... | 23 |
| 7. FONDOVI ZA NAKNADU ŠTETE OŠTEĆENIMA..... | 24 |
| 7.1. MEĐUNARODNI FOND ZA ODŠTETU U CIVILNOM ZRAKOPLOVSTVU.. | 24 |
| 8. SUDSKA PRAKSA..... | 28 |
| 9. ZAKLJUČAK..... | 33 |
| 10. LITERATURA..... | 34 |

SAŽETAK

U ovom radu se obrađuje tema zrakoplovnih nesreća i odgovornosti za štetu na tlu. U uvodnom dijelu se obrađuju neke od najznačajnijih zrakoplovnih nesreća u povijesti, a dalje u radu se detaljno razrađuju međunarodne konvencije koje uređuju pitanje odgovornosti prema trećim osobama za štetu na tlu uzrokovanu zrakoplovom kao i hrvatski pravni okvir na tom području. Detaljno se obrađuju odredbe o Međunarodnom fondu za naknadu štete kao i odredbe Zakona o obveznom osiguranju koje se odnose na osiguranje zrakoplova te se iznosi pregled sudske prakse za neke od navedenih zrakoplovnih nesreća.

KLJUČNE RIJEČI

zrakoplovna nesreća, odgovornost za štetu na tlu, treće osobe, naknada štete, Rimski konvencija 1952, Konvencija općih rizika, Konvencija o protuzakonitom ometanju, obvezno osiguranje, Međunarodni fond za odštetu u civilnom zrakoplovstvu

SUMMARY

This thesis deals with the topic of aviation accidents and liability for ground damage. In introduction, some of the histories most significant aviation accidents are dealt with. Further on, the paper elaborates details of the international conventions that govern the issue of liability towards third parties for ground damage caused by aircraft, as well as the Croatian legal framework. The provisions on the International Civil Aviation Compensation Fund as well as the provision of the Croatian law on Compulsory Insurance relating to aircraft insurance are discussed in detail. Also, an overview for some of the mentioned aviation accidents is presented.

KEY WORDS

aircraft accident, liability for damage to the ground, third parties, compensation for damages, Rome Convention 1952, General Risks Convention, Unlawful Interference Convention, compulsory insurance, The International Civil Aviation Compensation Fund

1.UVOD

Promet kao pojava postoji otkad i samo čovječanstvo, međutim promet kakav danas poznajemo razvio se relativno nedavno. Od tih, relativno nedavnih vremena, do danas promet je doživio strelovit uspon pri čemu se posebno ističe zračni promet. Naime, od prvog leta koji je bio dug 37 metara i trajao 12 sekundi te je mogao prevesti samo jednu osobu prošlo je sto dvadeset godina. U tom razdoblju zrakoplov je postao najsigurnije prijevozno sredstvo koje je u stanju održati se u zraku satima, prevesti stotine ljudi i tona tereta te preletjeti gotovo čitavu zemaljsku kuglu. Međutim, iako glasi za najsigurniji vid prometa, i u zrakoplovstvu se, iako u usporedbi s drugim načinima prijevoza rijetko, događaju nesreće, a kada se dogode ostave katastrofalne posljedice kako na zrakoplovu, tako i na tlu. Stoga je potrebno osigurati adekvatnu zaštitu i obeštećenje osoba koje su pretrpjele štetu na tlu.

Problem obeštećenja trećih osoba, dakle osoba koje su pretrpjele materijalnu štetu ili štetu u obliku tjelesnih ozljeda ili smrti, pokušao se riješiti unifikacijom međunarodnog zračnog prava, međutim, kako će kasnije u ovom radu biti izloženo, unifikacija je doživjela neuspjeh te je to područje u većini država svijeta, pa tako i u Republici Hrvatskoj, i dalje uređeno nacionalnim zakonima, a u državama koje su prihvatile međunarodni režim i dalje se čeka stupanje na snagu Konvencija iz Montreala donesenih 2009., a do tada je na snazi zastarjeli sustav iz 1952. moderniziran također davne 1978.

Razvojem zrakoplovstva došlo je i do zlouporabe zrakoplova u terorističke svrhe stoga je taj problem potrebno riješiti prije svega pravednom naknadom nastale štete trećim osobama, vodeći pri tome računa o zračnim prijevoznicima i granici njihove odgovornosti. Dalje u radu je izloženo kako je taj problem riješen u SAD- u i kako je ICAO pokušao riješiti taj problem u Konvenciji o naknadi štete nastale zrakoplovom trećim osobama u slučaju kaznenih djela. No prije toga iznesen je kratak pregled najvažnijih zrakoplovnih nesreća koje su ostavile neizbrisiv trag na površini zemlje, te je objašnjeno što se zapravo smatra štetom na tlu te je dan pregled hrvatskog i međunarodnog zakonodavstva na polju odgovornosti za štetu koju su pretrpjele treće osobe na tlu.

2. NAJVEĆE ZRAKOPLOVNE NESREĆE SA ŠTETOM NA TLU

Povijest zrakoplovstva veoma je kratka budući da se prvi zrakoplov, onaj braće Wright, vinuo u zrak relativno nedavno, 1903. godine. Međutim, u toj kratkoj povijesti dogodilo se nekoliko zrakoplovnih nesreća koje su izazvale značajnu štetu na tlu s materijalnim, ali i nematerijalnim posljedicama u vidu mnogih izgubljenih života.

Prve značajne zrakoplovne nesreće sa štetom na tlu dogodile su se 60 – ih godina 20. stoljeća. Dana 17. studenog 1960. američki vojni zrakoplov zbog onečišćenog goriva srušio se na ulice Münchena usmrivši pritom 32 osobe u tramvaju, 20 u zrakoplovu, a na tlu je ozlijeđeno još 20 ljudi.¹ Prilikom pada izazvana je i velika materijalna šteta budući da je zrakoplov pri padu zahvatio toranj crkve, zgradu te se u konačnici sudario s tramvajem.² Druga značajna nesreća iz tog vremena dogodila se 16. prosinca 1960. godine kada se zrakoplov United Airlinesa, Douglas DC-8, sa 77 putnika i 7 članova posade, na putu za današnju zračnu luku JFK u New Yorku sudario u zraku s zrakoplovom Trans World Airlinesa (TWD), Lockheed L-1049 Super Constellation, koji se spuštao prema zračnoj luci LaGuardia, a u kojem je bilo 39 putnika i 5 članova posade. Zrakoplov DC-8 srušio se u Park Slope prilikom čega je došlo do zapaljenja deset stambenih zgrada i nekoliko poslovnih objekata, a prilikom sudara život je izgubilo svih 128 osoba u zrakoplovu te šest osoba na tlu.³

Dana 4. listopada 1992., uz pilotove riječi „*Going down, El Al 1862, going down, going down!*“ dogodila se najfatalnija nesreća na nizozemskom tlu s ogromnim ljudskim i materijalnim posljedicama. Naime, sedam minuta nakon polijetanja iz Zračne luke Schiphol u Amsterdamu, Boeingu 747 izraelske državne kompanije El Al, motor broj 3 odvojio se od krila zrakoplova te je udario u motor broj 4 pri čemu ga je otkinuo. Nakon toga piloti su izgubili kontrolu nad zrakoplovom uslijed čega se zrakoplov zabio u dvije stambene zgrade u amsterdamskoj četvrti Bijlmermeer. Posljedice nesreće bile su katastrofalne. Život su izgubile 43 osobe – 4 u zrakoplovu i 39 na tlu, 11 osoba je teško, a 15 lakše povrijeđeno dok su stambene zgrade

¹ How A USAF Convair C – 131D Samaritan Collided With A Munich Tram In 1960, dostupno na: <https://simpleflying.com/usaf-convair-samaritan-munich-tram-collision/>, stranica posjećena 4. lipnja 2023.

² Ibid.

³ Remnants of a 1960 Park Slope plane crash hidden in plain sight in Brooklyn, dostupno na: <https://untappedcities.com/2022/12/16/park-slope-plane-crash-brooklyn/>, stranica posjećena 4. lipnja 2023.

Groeneveen i Klein – Kruitberg potpuno uništene.⁴ Također, kao posljedica izlivanja i gorenja avionskog goriva i ulja, tlo na mjestu nesreće je bilo zagađeno.⁵

Događaj, odnosno skup zrakoplovnih nesreća koje moramo promatrati kao cjelinu koja je uzela najviše života i ostavila najveći trag na zračni prijevoz, dogodio se 11. rujna 2001. godine u New Yorku kada je grupa terorista, pripadnika Al – Quaide, otela ukupno četiri putnička zrakoplova puna goriva, pretvorivši ih pri tome u „leteće bombe“ i usmrtivši oko 3 tisuće ljudi.⁶ Let 93 United Airlinesa srušio se u ruralnom dijelu Pennsylvanije. Iako su ostatci zrakoplova nađeni u radijusu 15 km od pada trupa zrakoplova, jedina materijalna šteta je uništena šuma i oštećena obiteljska kuća. Poginulo je svih 40 putnika.⁷ Drugi zrakoplov, let 77 American Airlinesa udario je u Pentagon izazvavši požar na dijelu zgrade uslijed čega je došlo do urušavanja tog dijela i smrti 125 osoba u Pentagonu i 64 putnika i člana posade zrakoplova. Preostala dva zrakoplova, let 11 American Airlinesa i let 175 United Airlinesa, udarila su u dva nebodera na New Yorkškom Manhattanu, tzv. blizance,⁸ uslijed čega su se oba nebodera srušila povukavši za sobom u smrt velik broj zaposlenika Svjetskog trgovačkog centra, vatrogasaca i pripadnika policije. Konkretno, u napadu na Blizance život je izgubilo 157 putnika, 343 vatrogasca, 71 policajac i 2603 civila koji su se nalazili u zgradi Svjetskog trgovačkog centra.⁹ I materijalna šteta je bila enormna. Sami Blizanci imali su po 110 katova, a uz njih potpuno je uništena postaja podzemne željeznice, dvije trafostanice te 5 okolnih zgrada dok je 20-ak drugih zgrada oštećeno, telekomunikacijski toranj koji se nalazio na vrhu zgrade Svjetskog Trgovačkog Centra te oko 33 milje kabela.¹⁰

Godina 2007. ostat će zapamćena kao godina u kojoj su se dogodile dvije velike zrakoplovne nesreće. Dana 17. srpnja TAM – ov zrakoplov pokušao je sletjeti u zračnu luku Congonhas u Sao Paulu, međutim, pri velikoj brzini promašio je pistu te su piloti neuspješno pokušali izvesti manevar uslijed čega je zrakoplov s 187 putnika i članova posade prešao preko prometnice te

⁴ How El Al Flight 1862 Became The Deadliest Aviation Disaster On Dutch Soil, dostupno na: <https://simpleflying.com/el-al-flight-1682-netherlands-crash-story/>, stranica posjećena 4. lipnja 2023.

⁵Ibid.

⁶ September 11 attacks: What happened on 9/11?, dostupno na: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-57698668>, stranica posjećena 9. kolovoza 2023.

⁷ Remembering the victims of Flight 93: What happened to the fourth plane on 9/11, dostupno na <https://ny1.com/nyc/all-boroughs/news/2021/09/10/remembering-the-victims-of-flight-93>, stranica posjećena 9. kolovoza 2023.

⁸ Murphy, Sean, Terrorist Attacks on World Trade Center and Pentagon. American Journal of International Law, 96 (1) (2002); str. 237

⁹ How many people were killed in the September 11 attacks?, dostupno na: <https://www.britannica.com/question/How-many-people-were-killed-in-the-September-11-attacks>, posjećeno 5. lipnja 2023.

¹⁰ Murphy, Sean, loc. cit.

udario u benzinsku postaju i zgradu pri čemu su navedene zgrade i zrakoplov izgorjeli te je došlo do smrti 199 osoba – svih 187 u zrakoplovu i 12 osoba na tlu.¹¹ Druga velika zrakoplovna nesreća 2007. godine dogodila se svega 2 i pol mjeseca kasnije – 4. listopada u Kinshasi, glavnom gradu DR Kongo kada je zrakoplov Antonov zračnog prijevoznika Africa One izgubio propeler te zapeo krilom za prepreku što je dovelo do gubitka kontrole nad zrakoplovom zbog čega se zrakoplov provezao kroz tržnicu i na posljeticu se zaustavio u trima kućama pri čemu je život izgubila 21 osoba u zrakoplovu te 30 osoba na tlu.¹²

Dakle, općepoznata činjenica je da je zračni prijevoz najsigurniji oblik prijevoza, ali iz gore navedenog je vidljivo da se zrakoplovne nesreće, iako rijetko, ipak događaju, a kada se dogode, u većini slučajeva iza sebe ostave veliku materijalnu, ali i nematerijalnu štetu u vidu izgubljenih života, kako putnika i članova posade tako i osoba na tlu. U idućem poglavlju pobliže ću objasniti što se zapravo smatra štetom na tlu.

3. OBLICI ŠTETE NA TLU

Šteta na tlu mogla bi se definirati kao šteta nastala na zemlji zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede trećih osoba te šteta nanosena stvarima koje uzrokuje zrakoplov u letu, osobe ili stvari koje su ispale ili su izbačene iz zrakoplova u letu.¹³ Pri tome izraz „u letu“ označava razdoblje od trenutka kada se zrakoplov odvojio od površine do trenutka kada je ponovno dodirnuo površinu zemlje.¹⁴

Moguće su mnoge varijacije nastanka štete na tlu. Šteta na tlu može nastati kao neizravna posljedica niskog preleta zrakoplova pri čemu može doći do traume ljudi ili životinja što može rezultirati njihovim nesmotrenim ponašanjem. Poznat je slučaj iz Njemačke u kojem je, zbog iznenađenosti i straha uzrokovanog niskim preletom dvaju zrakoplova na maloj međusobnoj udaljenosti preko prometnice, vozač izgubio nadzor nad vozilom te izazvao prometnu nesreću.¹⁵ Također, zabilježeni su slučajevi u kojima se stoka, zbog buke uzrokovane pre niskim preletom zrakoplova, uplašila i počela nesmotreno ponašati pri čemu je nastao stampedo koji

¹¹ de Oliveira Dias, Murillo. Air Transportation in Brazil: São Paulo Congonhas Airport., GSJ (2020);, 8 Issue 2: str. 3249

¹² 2007 Africa One Antonov An 26 crash, dostupno na: <https://alchetron.com/2007-Africa-One-Antonov-An-26-crash>, stranica posjećena 6. lipnja 2023

¹³ Čl. 108. st. 1. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13)(dalje u tekstu: ZOSOZP)

¹⁴ Čl. 1. st. 2. Konvencije o naknadi štete koju prouzroči strani zrakoplov trećim osobama na zemlji iz 1952.

¹⁵ Mauritz, A. J.. Liability of the operators and owners of aircraft for damage inflicted to persons and property on the surface. Meijers-reeks. Shaker, Maastricht, 2003; str. 14

je uništio ogradu i uzrokovao smrt nekih grla stoke.¹⁶ Preniski prelet zrakoplova, koji nije u skladu sa propisanim standardima visine letenje, može rezultirati i štetom na imovini pa su tako zabilježeni i slučajevi urušavanja krova zbog prevelikih vibracija.¹⁷

Dakle, iako zrakoplov u letu može izazvati štetu preletom na visini koja je zabranjena prema pravilima o najmanjoj dopuštenoj visini letenja te letom, koji je u granicama dopuštenog, ali zbog učestalih preleta uzrokuje stalne vibracije na tlu pa samim time i na imovini, tema ovog rada je šteta na tlu koja je nastala kao izravna posljedica zrakoplovne nesreće, a ne šteta koja je nastala kao posljedica preleta zrakoplova protivno pravilima o najmanjoj dopuštenoj visini leta ili kao posljedica stalne rute zrakoplova. Stoga ću se u ovom poglavlju posvetiti šteti koja je nastala kao posljedica direktnog kontakta zrakoplova s tlom.

3.1. ŠTETA NASTALA KONTAKTOM ZRAKOPLOVA S TLOM

Zrakoplov može uzrokovati štetu izravnim kontaktom s tlom, padom dijelova zrakoplova, curenjem tekućina iz zrakoplova, ispadanjem ljudi iz zrakoplova ili sudarom dvaju zrakoplova u letu kao što je to, primjerice, bio slučaj u Park Slopeu.¹⁸ Također, u praksi je poznat slučaj dvaju parkiranih zrakoplova koji su se sudarili zbog snažnog vjetrova koji je pomaknuo jednog od njih uzrokujući udar u drugi zrakoplov.¹⁹

Šteta uzrokovana izravnim kontaktom zrakoplova s tlom nastaje padom zrakoplova u letu s velike visine te padom zrakoplova s male visine pri polijetanju ili slijetanju.

Najčešći uzroci pada zrakoplova s velike visine mogu se podijeliti u četiri skupine. Prvi skupinu, koja uzrokuje oko 50 posto svih avionskih nesreća, čini pilotska pogreška. U drugu skupinu pripadaju tehnički kvarovi na zrakoplovu koji uzrokuju oko 20 posto nesreća. Najčešći tehnički kvar je otkazivanje motora. Treću skupinu čine pogreške kontrolora leta i inženjera. Važan uzrok zrakoplovnih nesreća je i namjerno rušenje zrakoplova od strane terorista.²⁰

Što se tiče pada zrakoplova s male visine pri polijetanju ili slijetanju njihov najčešći uzrok su vremenske neprilike kao što je to bio slučaj u Munchenu 1958. kada se pri kraju piste stvorio mokri snijeg zbog čega se brzina zrakoplova znatno snizila te zbog male brzine zrakoplov nije

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Supra poglavlje 2

¹⁹ Louisiana Supreme Court, Southern Air Transport vs. Gulf Airways Inc. od 25. travnja 1949

²⁰ The five most common reasons for airliner disasters , dostupno na: <https://theconversation.com/the-five-most-common-reasons-for-airliner-disasters-50100> , stranica posjećena 10. kolovoza 2023.

uspio poletjeti što je dovelo do smrti 23 putnika.²¹ Da je slijetanje i polijetanje riskantna radnja jer je zrakoplov blizu tlu, a samim time i građevinama, pokazuje i slučaj iz 2011. godine kada se u ruskom gradu Jaroslavlju, nedugo nakon polijetanja, zrakoplov s hokejašima Lokomotiva zabio u signalni toranj, pao u Volgu te se od siline udara prepolovio pri čemu je život izgubilo 43 ljudi.²²

Moguća je situacija da otpali dijelovi zrakoplova padnu na tlo i ozlijede ili usmrte ljude te oštete imovinu. Poznat je slučaj iz 1911. godine kada je zrakoplov pri slijetanju udario u tlo, odbio se od njega i počeo „skakutati“ pri čemu je skrenuo s kursa te je krilom „pokosio“ grupu ljudi koja se nalazila u blizini.²³ Također, poznat je slučaj iz Arkansasa kada je život izgubio mehaničar nakon što ga je zahvatio rotirajući propeler.²⁴ U kolovozu 2000. godine tragedija je izbjegnuta za dlaku kada je s Boeinga 747 koji je letio iz Los Angelesa do Amsterdama, vjerojatno nakon kontakta s jatom morskih galebova, otpao dio motora i pao na plažu punu ljudi.²⁵

4. MEĐUNARODNE KONVENCIJE KOJE UREĐUJU PITANJE ODGOVORNOSTI PREMA TREĆIM OSOBAMA ZA ŠTETU NA TLU UZROKOVANU ZRAKOPLOVOM

Budući da gotovo pri svakoj zrakoplovnoj nesreći nastane šteta na tlu potrebno je regulirati odnose koji nastanu kontaktom zrakoplova i tla. U početku razvoja zrakoplovstva i zračnog prava, pitanje odgovornosti za štetu bilo je uređeno nacionalnim propisima. Pitanje unifikacije međunarodnog privatnog zračnog prava pokrenuli su Francuzi te je na njihovu inicijativu 1925. godine održana Prva međunarodna konferencija o privatnom zračnom pravu. Na konferenciji su osnovane dvije komisije. Jedna komisija bavila se općim pitanjima privatnog zračnog prava, dok se druga bavila odgovornošću zračnih prijevoznika. Kao posljedica rada tih komisija

²¹ Taylor, Frank. *The Day a Team Died: The Classic Eye-Witness Account of Munich 1958*. Souvenir Press, 2018: str.1

²² Lokomotiv: The Team That Disappeared, dostupno na: <https://www.sportsnet.ca/hockey/nhl/lokomotiv-yaroslavl-team-disappeared/>, stranica posjećena 7. lipnja 2023.

²³ Appellate Division of the Supreme Court of New York, Fourth Department, *Platt vs. Erie County Agricultural Society* od 22. listopada 1914

²⁴ N14451 accident description, dostupno na: <https://planecrashmap.com/plane/ar/N14451/>, stranica posjećena 7. lipnja 2023.

²⁵ Sea Gull Blamed for Jet Engine Blast on Takeoff, dostupno na <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2000-sep-27-me-27429-story.html>, stranica posjećena 7. lipnja 2023.

osnovana je C.I.T.E.J.A.²⁶ s zadaćom proučavanja brojnih područja privatnog zračnog prava koja je podijelila između četiri komisije od kojih je Treća komisija bila zadužena za problem odgovornosti za štetu na tlu koji je podijeljen je na tri glavna područja 1) šteta i odgovornost prema trećim osobama pri polijetanju, slijetanju i izbacivanju; 2) ograničenja odgovornosti; 3) osiguranje.²⁷

U Budimpešti 1930. godine odobren je nacrt Konvencije koja će kasnije, 1933. godine, biti prihvaćena u Rimu.²⁸ Međutim, na konferenciji u Budimpešti švicarska delegacija, zbog zaštite operatera zrakoplova, zahtijevala je da se uspostavi sustav obveznog osiguranja ili drugi oblik jamstva što je dovelo do konačnog nacrta Rimske konvencije iz 1933. koji se temeljio na sustavu apsolutne i neograničene odgovornosti operatera te na sustavu obveznog osiguranja. Također, švicarska delegacija zahtijevala je da se žrtvama omogući direktno podizanje tužbe²⁹ za isplatu protiv osiguravatelja što je, zbog otvaranja mogućnosti da žrtve imaju veće pravo potraživanja od osiguravatelja nego od operatera zrakoplova, za mnoge delegacije bio kamen spoticanja koji će kasnije dovesti do usvajanja Briselskog protokola 1938.

Međutim, Rimska konvencija iz 1933. i Briselski protokol iz 1938. (koji se smatra sastavnim dijelom Konvencije), zbog malog broja ratifikacija i izmijenjenih okolnosti nakon rata morali su se izmijeniti, modernizirati pa je državama poslan upitnik s pitanjima o njihovim preferencijama koja su se odnosila na režim i ograničenje odgovornosti te režim osiguranja. Odgovori država su se razlikovali te nije bilo ujednačenog stava, međutim, Komisija je ipak uspjela izraditi nacrt koji će postati nova Rimska konvencija iz 1952.³⁰

Iako je Rimsku konvenciju iz 1952. godine potpisao velik broj država,³¹ izostale su ratifikacije SAD-a, Velike Britanije, Japana i Francuske, tada najvećih i najrazvijenijih zemalja na području zrakoplovstva. Naime, predstavnici tih zemalja nisu se slagali s režimom uređenja odgovornosti, potencijalnoj nadoknadivosti nuklearne štete i oštećenja uzrokovanih zvučnim udarom. Zbog tih problema 1978. donesen je Montrealski protokol, koji je od navedenih problema riješio jedino problem naknade štete povećavši ga, ali potpisalo ga je samo 11 stranaka.³²

²⁶ Ide, John Jay, The History and Accomplishments of the International Technical Committee of Aerial Legal Experts (C.I.T.E.J.A.), Journal of Air Law and Commerce (1932); 3, Issue 2, str.30-31

²⁷ Mauritz, A. J. op. cit. str. 61

²⁸ Ibid., str.39

²⁹ Pravo na naknadu prema Rimskoj konvenciji iz 1933. imaju samo one osobe koje su pretrpjele imovinsku ili tjelesnu štetu i to ako dokažu da šteta postoji i da se može pripisati zrakoplovu

³⁰ Mauritz, A. J. op. cit., str. 63-64

³¹ Do danas Konvenciju je ratificirala 51 država. Izvor: ICAO

³² Mauritz, A. J. op. cit., str. 64

Naglim razvojem zračnog prometa, a time i njegovom zlouporabom u terorističke i druge nezakonite svrhe javila se potreba za modernizacijom Rimske konvencije iz 1952. i Montrealskog protokola iz 1978. Zbog toga su u okviru ICAO-a, 2. ožujka 2009. godine u Montrealu donesene dvije konvencije. Prva konvencija punog imena Konvencija o naknadi štete koju prouzroči zrakoplov trećim osobama,³³ poznatija kao Konvencija općih rizika odnosi se na naknadu štete koja je prouzročena na tlu od strane zrakoplova na međunarodnom letu, dok se druga konvencija, punog imena Konvencija o naknadi štete nastale zrakoplovom trećim osobama u slučaju kaznenih djela,³⁴ skraćeno Konvencija o protuzakonitom ometanju, bavi odgovornošću operatora trećima za štetu nastalu nezakonitim djelovanjem.

Budući da su se navedene konvencije međusobno nadopunjavale, u idućim poglavljima dat će pregled najvažnijih rješenja iznesenih u svakoj od konvencija.

4.1. RIMSKA KONVENCIJA 1952.

U Drugom svjetskom ratu države su spoznale značaj zračnog prometa te se javila težnja za razvojem jedinstvenih pravila koja bi regulirala zračni promet. Zbog toga 1944., na inicijativu SAD-a, u Chicagu je održana međunarodna konferencija o civilnom zračnom prometu na kojoj su sudjelovali predstavnici 52 države. Na toj konferenciji osnovana je, radi nadzora i provođenja Čikaške konvencije,³⁵ Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (ICAO)³⁶.

Težnje ICAO-a za unifikacijom međunarodnog prava na području odgovornosti za štetu koju prouzroči zrakoplov na tlu ostvarile su se 1952. godine u Rimu donošenjem Konvencije o naknadi štete koju prouzroči strani zrakoplov trećim osobama,³⁷ poznatije kao Rimska konvencija iz 1952. Konvenciju je ratificirala 51 država,³⁸ a odnosi se na štetu učinjenu trećim

³³ Eng. Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties

³⁴ Eng. Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft

³⁵ Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu; donesena 1944. na Konferenciji o civilnom zračnom prometu

³⁶ International Civil Aviation Organization, specijalizirana ustanova UN-a, osnovana 1944. u Chicagu

³⁷ Eng. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface

³⁸ Current lists of parties to multilateral air law treaties, dostupno na: <https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx> , stranica posjećena 10. kolovoza 2023

osobama na zemlji na teritoriju države ugovornice koja je prouzročena od strane zrakoplova registriranog u drugoj državi ugovornici.³⁹

Prema Rimskoj konvenciji svaka osoba koja na tlu pretrpi te dokaže da je šteta prouzročena od strane zrakoplova u letu ili od osoba ili stvari koje su ispale iz zrakoplova ima pravo na naknadu štete. Ipak, pravo na naknadu ne postoji ako šteta nije izravna posljedica zrakoplova ili ako je riječ o tome da je šteta nastala samom činjenicom prolaska zrakoplova zračnim prostorom, suglasno postojećim pravilima zračnog prijevoza.⁴⁰ Zrakoplovom u letu, prema Konvenciji, smatra se zrakoplov od trenutka pokretanja motora radi uzlijetanja sve do završetka slijetanja.⁴¹ U smislu Konvencije, osoba koja je odgovorna za štetu je operator zrakoplova, koji je definiran kao osoba koja je koristila zrakoplov u vrijeme prouzročenja štete, pod uvjetom da je za sebe zadržala upravljanje njegovim letom.⁴² Pri tome se presumira da je operator registrirani vlasnik zrakoplova ili osobe koje rade za njega te se on smatra odgovornim, osim ako dokaže da je neka druga osoba bila operator.⁴³ Predviđa se i sustav solidarne odgovornosti pa tako ako operator u vrijeme nastanka štete duže od 14 dana nije imao isključivo pravo korištenja zrakoplova tada on i osoba kojoj je to pravo preneseno odgovaraju solidarno.⁴⁴ Solidarno odgovaraju i operateri zrakoplova koji su se sudarili u zraku ili su na bilo koji drugi način zajednički prouzročili štetu na tlu.⁴⁵ Rimski konvencija temelji se na objektivnoj odgovornosti za štetu, odnosno na sustavu relativnog kauzaliteta što znači da će se operator smatrati odgovornim za svaku štetu osim ako dokaže da je šteta posljedica oružanih sukoba, građanskih nemira ili intervencije vlasti,⁴⁶ odnosno ako se netko koristi zrakoplovom bez suglasnosti onoga tko ima pravo raspolagati letenjem tog zrakoplova. Također, operater će, prema sustavu relativnog kauzaliteta biti oslobođen odgovornosti ako dokaže da je šteta isključiva posljedica ponašanja oštećene osobe ili njenih zastupnika.⁴⁷

U prvoj polovici 20. stoljeća naknada štete u svim konvencijama o odgovornosti izražavala se u Poenkareovim francima,⁴⁸ a ovisila je o zrakoplovu i događaju s tim da naknada za smrt ili ozljedu ne smije premašiti 500 000 Poenkareovih franaka po osobi.⁴⁹

³⁹ Čl. 23. st. 1. Rimske konvencije

⁴⁰ Čl. 1. st. 1. Rimske konvencije

⁴¹ Čl. 1. st. 2. Rimske konvencije

⁴² Čl. 2. st. 2.(a) Rimske konvencije

⁴³ Čl. 2. st. 3. Rimske konvencije

⁴⁴ Čl. 4. Rimske konvencije

⁴⁵ Čl. 7. Rimske konvencije

⁴⁶ Čl. 5. Rimske konvencije

⁴⁷ Čl. 6. st. 1. Rimske konvencije

⁴⁸ Čl. 11. st. 4. Rimske konvencije: „Iznosi navedeni u francima u ovom članku odnose se na novčanu jedinicu koja se sastoji od 65 ½ miligrama zlata finoće 900 milezimala“

⁴⁹ Čl. 11. st. 1 i st. 2. Rimske konvencije

| MASA ZRAKOPLOVA (KG) | NAKNADA (FRANCI) |
|----------------------|--|
| 1000 | 500 000 |
| 1000 - 6000 | 500 000 + 400 po svakom kilogramu iznad 1000 |
| 6000 – 20 000 | 2 500 000 + 250 po svakom kilogramu iznad 6000 |
| 20 000 – 50 000 | 6 000 000 + 150 po svakom kilogramu iznad 20 000 |
| >50 000 | 10 500 000 + 100 po svakom kilogramu iznad 50 000 |

Da bi se osigurala isplata navedene naknade oštećenima Konvencija je predvidjela sustav obveznog osiguranja koje može biti zaključeno s osiguravajućim društvom čiju je platežnu sposobnost provjerila država u kojoj je zrakoplov registriran, odnosno država u kojoj osiguratelj ima prebivalište ili poslovno sjedište. Također, moguće je umjesto osiguranja pružiti neko od jamstava kao što je bankovna garancija, državna garancija ili pohranjeni depozit na ovlaštenom mjestu u državi ugovornici u kojoj je zrakoplov registriran.⁵⁰ Koliko je osiguranje zrakoplova bitno vidimo i u čl. 15. st. 5. koji predviđa mogućnost da država uvjetuje prelet svog teritorija činjenicom da zrakoplov koji ju želi preletjeti ima potvrdu o osiguranju u skladu s Konvencijom izdanu od strane osiguravatelja.

Što se tiče same isplate, objektivni rok za podnošenje zahtjeva je dvije godine od događaja koji je prouzročio štetu, međutim taj rok se može, obustavom ili prekidom postupka, produžiti prema pravu suda koji vodi postupak, ali u svakom slučaju pravo na podnošenje tužbe se gasi protekom tri godine od dana događaja koji je uzrokovao štetu.⁵¹ Pri tome se isplata mora potraživati sudskim putem i to pred sudom države u kojoj je nastala⁵² s tim da ako tužitelj u roku šest mjeseci od dana nastanka štete ne podnese tužbu ili ne uruči operateru obavijest o takvoj tužbi, ima pravo samo na naknadu iznosa za koji operater ostaje odgovoran nakon što se svi zahtjevi koji su postavljeni unutar roka od 6 mjeseci ispune.⁵³ Što se tiče ovrhe, ona će biti

⁵⁰ Čl. 15. Rimske konvencije

⁵¹ Čl. 21. Rimske konvencije

⁵² Čl. 20. st. 1. Rimske konvencije:“(…) Unatoč tome, sporazumom između jednog ili više tužitelja i jednog ili više tuženika, ti tužitelji mogu pokrenuti postupak pred sudovima bilo koje druge države ugovornice, ali nijedan takav postupak neće utjecati na bilo koji način na prava osoba koje tuže u državi u kojoj je šteta nastala. Stranke se također mogu sporazumjeti da sporove iznesu pred arbitražni sud u bilo kojoj državi ugovornici.“

⁵³ Čl. 19. Rimske konvencije

moгуća kada se ispune potrebne formalnosti propisane zakonima države ugovornice, bilo kojeg njezina područja, države ili pokrajine u kojoj se ovrha traži.⁵⁴

4.2. MONTREALSKI PROTOKOL 1978

Kao što je rečeno, Rimsku konvenciju ratificirala je samo 51 država, među kojima nema najvažnijih zrakoplovnih sila, stoga ju je trebalo prilagoditi na način da postane prihvatljiva većem broju država, uključujući i one najvažnije. Budući da je nakon Drugog svjetskog rata nastupio hladni rat fokus je bio na uređenju pitanja koja se tiču naknade štete nastale zračnim udarom i nuklearnim djelovanjem te se zahtijevalo povećanje granica odgovornosti.⁵⁵ Posebno se raspravljalo o pitanju treba li šteta uzrokovana bukom i zvučnim udarom biti obuhvaćena sustavom apsolutne odgovornosti u okviru čl. 1. Rimske konvencije. Grupa država predvođena SAD-om, Velikom Britanijom i Kanadom zagovarali su rješenje koje je isključivalo štetu uzrokovanu zračnim udarom, dok su države predvođene Francuskom, Brazilom i Argentinom zahtijevale da pitanje štete uzrokovane zračnim udarom potpadne pod okvir apsolutne odgovornosti. Budući da države zagovornice podvođenja štete nastale zvučnim udarom pod okrilje Konvencije nisu na plenarnom sastanku postigle potrebnu 2/3 većinu u Protokol nisu uvedena rješenja koja se tiču zračnog udara,⁵⁶ štoviše Montrealski protokol je eksplicitno isključio naknadu nuklearne štete,⁵⁷ a jedine važne promjene u odnosu na Rimsku konvenciju iz 1952. predstavljaju pravila o povećanju granica odgovornosti za nastalu štetu i zamjena Poencareovih franaka novom obračunskom jedinicom – SDR-om.

Naime, 1967. MMF⁵⁸ je na godišnjem sastanku u Rio de Janeiru objavio da je prestao, zbog krize na burzama i gubitka svojstva stabilne i sigurne obračunske jedinice, koristiti zlato kao mjerilo vrijednosti te je predstavio novu obračunsku jedinicu, prvu međunarodnu valutu nastalu dekretom⁵⁹ – posebna prava vučenja (SDR).⁶⁰ Vrijednost SDR- a se određuje temeljem dnevnog prosjeka srednjih vrijednosti pet svjetskih valuta, a to su američki dolar, euro, jen, britanska

⁵⁴ Čl. 20. st. 4. Rimske konvencije

⁵⁵ Milde, Michael. Tenth International Conference on Air Law, (1979), 4, Air and Space law, Issue 1; str. 41

⁵⁶ Mauritz, A. J.. op. cit., str. 93

⁵⁷ Čl. 27. protokola uz Rimsku konvenciju

⁵⁸ Međunarodni monetarni fond. Specijalna agencija u sklopu UN- a, osnovana s ciljem osiguranja stabilnosti međunarodnog monetarnog i financijskog sustava te međunarodnih plaćanja

⁵⁹ Wilkie Christopher; Special Drawing Rights (SDRs), The First International Money; Oxford University Press Inc., New York; 2012; str. 9

⁶⁰ Special Drawing Right

funta i kineski juan.⁶¹ Na temelju nove valute trebalo je promijeniti i granice odgovornosti za štetu nastalu trećim osobama na tlu pa su tako u čl. 11. Montrealskog protokola uz Rimsku konvenciju navedene sljedeće, u odnosu na Konvenciju, znatno veće, vrijednosti:

| MASA ZRAKOPLOVA (KG) | NAKNADA (SDR) |
|----------------------|--|
| DO 2 000 | 300 000 |
| 2 000 – 6 000 | 300 000 + 175 po svakom kilogramu iznad 2 000 |
| 6 000 – 30 000 | 1 000 000 + 62.5 po svakom kilogramu iznad 6 000 |
| >30 000 | 2 500 000 + 65 po svakom kilogramu iznad 30 000 |

Prema članku 22. Montrealskog protokola, protokol će stupiti na snagu 90. dana od dana kada ukupno 5 država potpisnica položi isprave o ratifikaciji. To se dogodilo 25. srpnja 2002. godine, a do danas je ukupno 12 država,⁶² mahom država koje na međunarodnom planu nemaju značajniji udio u zračnom prometu, potpisalo i ratificiralo⁶³ Montrealski protokol što znači da je gotovo 24 godine bio mrtvo slovo na papiru. Dakle, možemo zaključiti da iako je tzv. Rimski sustav na snazi u malom broju država, uz izostanak svih zračnih velesila, značajan je jer je podigao problem odgovornosti za štetu na tlu na međunarodnu razinu.

4.3. KONVENCIJA OPĆIH RIZIKA (GENERAL RISKS CONVENTION) 2009

Početakom 2000-ih postalo je jasno da rješenja navedena u Rimskom sustavu nisu adekvatna te da će vrlo teško te konvencije ikada postići dovoljan broj ratifikacija i da je teško očekivati da

⁶¹ Special Drawing Rights (SDR), dostupno na: <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>, stranica posjećena 9. lipnja 2023.

⁶² Države koje su do danas ratificirale Montrealski protokol su: Azerbajdžan, Benin, Brazil, Burkina Faso, El Salvador, Gvatemala, Kenija, Libanon, Madagaskar, Maroko, Niger i Surinam

⁶³ Current lists of parties to multilateral air law treaties, dostupno na: <https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx>, stranica posjećena 10. kolovoza 2023.

će mu, u obliku kakav je sada, pristupiti zračne velesile. Stoga je švedska delegacija 2000. godine na 31. zasjedanju Pravnog odbora ICAO-a dala formalni prijedlog za modernizaciju Rimskog sustava uređenja odgovornosti trećim osobama za štetu na tlu od strane zrakoplova,⁶⁴ a ubrzo nakon toga 11. rujna 2001. godine dogodio se teroristički napad uslijed otmice četiriju zrakoplova. Zbog toga, 31. ožujka 2004. od strane ICAO-a, osnovana je posebna skupina s zadatkom modernizacije međunarodnih pravila koja se odnose na naknadu štete trećim osobama učinjenima od zrakoplova u letu te zadatkom uređenja situacija kada je šteta nastala zlouporabom zrakoplova.⁶⁵ Konačno, na diplomatskoj konferenciji održanoj od 20. travnja do 2. svibnja 2009. ta posebna skupina koja je imala zadatak modernizaciju rimskog sustava predstavila je dvije konvencije – Konvenciju o nezakonitom ometanju⁶⁶ i Konvenciju općih rizika.^{67, 68}

Konvencija općih rizika donesena je ne samo iz težnji za modernizacijom rimskog sustava nego i iz potrebe zaštite žrtava i njihovih interesa u smislu pravedne naknade i osiguranja njezine isplate te radi osiguranja stabilnosti zrakoplovne industrije.⁶⁹

Zbog istovremenog donošenja Konvencije o nezakonitom ometanju, Konvencija općih rizika iz svoje primjene izričito isključuje štetu nastalu nezakonitim djelovanjem⁷⁰ te navodi da se odnosi na štetu učinjenu trećim osobama na tlu države stranke izazvanu zrakoplovom u letu na međunarodnom letu. Međutim, Konvencija ostavlja otvorenom mogućnost da država proglasi da se režim Konvencije primjenjuje i na domaće letove.⁷¹ Iz svoje primjene, kao i Rimski konvencija iz 1952., isključuje štetu učinjenu vojnim, carinskim ili policijskim zrakoplovom.⁷²

Nadalje, po uzoru na Rimsku konvenciju iz 1952. šteta mora biti direktna posljedica zrakoplova u letu pri čemu šteta nije nadoknativa ako je posljedica prolaska zrakoplova zračnim prostorom u skladu s postojećim propisima zračnog prometa. Međutim, za razliku od Rimske konvencije

⁶⁴ Bukovac Puvača, Maja. Odgovornost za štete prouzročene zloupotrebom zrakoplova, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu. - ISSN 0350-2058. - 58 (2008), 1/2 ; str. 586

⁶⁵ Kjellin, Henrik. The New International Regime for Third Party Liability, Air and Space Law(2008), 33, Issue 2, str. 63

⁶⁶ Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft

⁶⁷ Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties

⁶⁸ The Postal History of ICAO: The Rome Convention and its modernization, dostupno na:

https://applications.icao.int/postalhistory/the_rome_convention_and_its_modernization.htm , stranica posjećena: 9. lipnja 2023.

⁶⁹ Abeyratne, R. Liability for third party damage caused by aircraft—some recent developments and issues. Journal of Transportation Security (2009), 2, Issue 3; str.93

⁷⁰ Čl.1(b) Konvencije općih rizika

⁷¹ Čl. 2. st.1. i 2. Konvencije općih rizika

⁷² Čl. 2. st.4. Konvencije općih rizika

koja predviđa naknadu štete nastale osobama na tlu ne definirajući pritom koji su to oblici štete,⁷³ Konvencija općih rizika navodi odgovornost operatora⁷⁴ zrakoplova za smrt, tjelesnu i duševnu ozljedu kao i štetu na imovini i okolišu, izričito isključujući iz svoje primjene štetu nastalu nuklearnim incidentom te štetu nastalu kao posljedica oružanog sukoba ili građanskih nemira. Pri tome Konvencija izričito navodi da će šteta zbog duševne boli biti nadoknadiiva samo ako je riječ o dijagnosticiranoj psihičkoj bolesti koja je nastala kao posljedica tjelesne ozlijede ili izravne izloženosti neposrednoj tjelesnoj ozljedi ili smrti⁷⁵ čineći tako čl. 3. st. 3. prvom odredbom međunarodnog zračnog prava koja prepoznaje i dopušta naknadu za duševne ozljede uzrokovane izravnom izloženošću vjerojatnosti nastanka neposredne smrti ili tjelesne ozlijede.⁷⁶ Međutim, procjena je li osoba doista pretrpjela duševnu ozljedu dugotrajna je i skupa te postoji opasnost da, ukoliko se dokaže da osoba nije pretrpjela takvu ozljedu, mora snositi velike troškove postupka vještačenja, naročito u SAD – u.⁷⁷ Zbog toga je, u odnosu na Rimski sustav, uvedena mogućnost isplate predujma za zadovoljenje neposrednih ekonomskih potreba nastalih prouzrokovanom štetom fizičkim osobama koje imaju pravo zahtijevati naknadu štete koji će, kada se utvrdi odgovornosti biti kompenziran s iznosom koji operator mora platiti kao naknadu štete prema članku 4. Valja imati na umu da plaćanje predujma ne predstavlja priznanje odgovornosti od strane operatora.⁷⁸ Nadalje, članak 5. Konvencije izričito navodi da će pri isplati naknade štete prioritetno biti razmjerno zadovoljenje zahtjeva koji se odnose na smrt, tjelesne i duševne ozljede. Ostatak, ako ga uopće ima, isplatit će se razmjerno za potraživanja za druge štete, odnosno imovinsku štetu i štetu na okolišu.

Što se tiče visine odgovornosti operatora za nastalu štetu trećim osobama, zadržan je sustav iz Rimskog režima po kojem su granice odgovornosti određene prema masi zrakoplova, a izražene u posebnim pravima vučenja (SDR). Međutim, te granice su znatno povećane te iznose:⁷⁹

| MASA ZRAKOPLOVA (KG) | NAKNADA (SDR) |
|----------------------|---------------|
| 500 | 750 000 |
| 500 - 1000 | 1 500 000 |

⁷³ Čl. 1. st. 1. Rimske konvencije iz 1952.

⁷⁴ Prema čl. 13. vlasnik, zakupodavac ili financijer koji nije operator, agent ili službenik, ne odgovaraju za štetu

⁷⁵ Čl. 3. Konvencije općih rizika

⁷⁶ Abeyratne, R. op. cit., str.94

⁷⁷ Shan, Jialing. Aviation Insurance under the Modernization of Rome Convention 1952., McGill University Montreal, 2011; str. 77

⁷⁸ Čl. 8. Konvencije općih rizika

⁷⁹ Čl. 4. st. 1. Konvencije općih rizika

| | |
|-------------------|-------------|
| 1 000 – 2 700 | 3 000 000 |
| 2 700 – 6 000 | 7 000 000 |
| 6 000 – 12 000 | 18 000 000 |
| 12 000 – 25 000 | 80 000 000 |
| 25 000 – 50 000 | 150 000 000 |
| 50 000 – 200 000 | 300 000 000 |
| 200 000 – 500 000 | 500 000 000 |
| >500 000 | 700 000 000 |

Navedene granice će se primjenjivati samo ako operator zrakoplova dokaže da šteta nije posljedica njegova nemara, druge nezakonite radnje ili propusta njegovih zaposlenika te ako, s druge strane, dokaže da je šteta isključiva posljedica nemara, nezakonite radnje ili propusta druge osobe. Ako je šteta posljedica zrakoplovne nesreće u kojem su sudjelovala dva zrakoplova istog operatora primijenit će se granica koja vrijedi za zrakoplov najveće mase.⁸⁰ Što se tiče situacije u kojoj su štetu izazvali zrakoplovi kojima upravljaju različiti operatori solidarno su odgovorni za štetu nastalu na tlu, a regres između njih će ovisiti o ograničenju njihove odgovornosti i pojedinačnom doprinosu šteti, podrazumijevajući da nijedan operator ne može biti odgovoran za iznos koji premašuje ograničenje njegove odgovornosti.⁸¹ Zbog moguće situacije da pri sudaru dvaju zrakoplova različitih operatora putnici jednog zrakoplova budu oštećene osobe od strane drugog zrakoplova, na plenarnom sastanku otvorilo se pitanje povezanosti Konvencije općih rizika s Montrealskom konvencijom o odgovornosti zračnih prijevoznika iz 1999. koja se bavi pitanjem naknade štete nanesene putnicima. Naime, kada bi termin „treća strana“ obuhvaćao putnike u zrakoplovu, tada prema Konvenciji općih rizika putnici ne bi mogli tražiti naknadu prema Montrealskoj konvenciji o odgovornosti zračnih prijevoznika, pa su, zbog okolnosti da putnici uživaju više prava prema Montrealskoj konvenciji, na plenarnoj sjednici ICAO-ve skupštine došli do zaključka da bi najprikladnije bilo ostaviti putnike u sadašnjem režimu, odnosno ne uvrstiti ih u režim Konvencije općih rizika.⁸² Radi osiguranja isplate naknade štete Konvencija općih rizika, kao i Rimska konvencija iz 1952.

⁸⁰ Čl. 4. st. 2. i 3. Konvencije općih rizika

⁸¹ Čl. 6. Konvencije općih rizika

⁸² Shan, Jialing. op. cit., str.25

predviđa sustav obveznog osiguranja ili, ako osiguranja nema, obvezu postojanja nekog drugog jamstva za pokriće njihove odgovornosti.⁸³

Konvencija općih rizika, u odnosu na Rimsku konvenciju, poznaje drugačiji sustav zastare. Naime, dok prema Rimskoj konvenciji postoji objektivni rok od dvije godine koji se može, obustavom ili prekidom postupka, produžiti za vrijeme koje ne može biti duže od tri godine,⁸⁴ Konvencija općih rizika za traženje naknade predviđa objektivni rok od dvije godine bez mogućnosti produživanja obustavom ili prekidom postupka.⁸⁵

Međutim, iako Konvencija općih rizika predstavlja korak naprijed u sustavu odgovornosti za štetu uzrokovanu trećim stranama od strane zrakoplova u letu, za njeno stupanje na snagu potrebno je 35 ratifikacija,⁸⁶ a budući da je do dana pisanja ovog rada Konvencija općih rizika prikupila 13 potpisa (među kojima su i Crna Gora i Srbija) i 4 ratifikacije, nije na snazi.⁸⁷

4.4. KONVENCIJA O PROTUZAKONITOM OMETANJU (UNLAWFUL INTERFERENCE CONVENTION) 2009

Kao što je već rečeno, nakon terorističkih napada 11. rujna 2001. ICAO je osnovao posebnu skupinu s zadatkom modernizacije međunarodnih pravila koja se odnose na štetu uzrokovanu trećim osobama koja je nastala zlouporabom zrakoplova. Kao rezultat rada te skupine nastala je Konvencija o naknadi štete trećim stranama koja proizlazi iz nezakonitog ometanja zrakoplova, poznatija kao Konvencija o protuzakonitom ometanju.⁸⁸ Prilikom donošenja Konvencije fokus je bio na postizanju ravnoteže između naknade štete žrtvama i zaštite zrakoplovne industrije. Stoga se u Preambuli Konvencije navodi da su glavni razlozi donošenja osiguranje zaštite interesa trećih strana i zaštita zrakoplovne industrije od posljedica štete uzrokovane nezakonitim ometanjem zrakoplova.

⁸³ Čl. 9. Konvencije općih rizika

⁸⁴ Čl. 21. Rimske konvencije

⁸⁵ Čl. 19. Konvencije općih rizika

⁸⁶ Čl. 23. st. 1. Konvencije općih rizika

⁸⁷ Current lists of parties to multilateral air law treaties, dostupno na:

<https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx> , stranica posjećena 10. kolovoza 2023

⁸⁸ Eng. Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft (Unlawful Interference Compensation Convention) 2009

Konvencija o protuzakonitom ometanju izraz „protuzakonito ometanje“ definira kao događaj koji je definiran kao prekršaj u Konvenciji o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova iz 1970. ili Konvenciji o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva iz 1971.⁸⁹ Te konvencije pod pojmom prekršaja podrazumijevaju svaku radnju koju učini osoba u zrakoplovu u letu kojom protuzakonito, silom ili prijetnjom ili bilo kojim drugim oblikom zastrašivanja, otme ili kontrolira taj zrakoplov, odnosno pokuša izvršiti neku od tih radnji ili je pomagač osobi koja izvrši ili pokuša izvršiti neku od tih radnji.⁹⁰ ICAO- v Aneks 17: Sigurnost navodi šest radnji protuzakonitog ometanja, i to: protuzakonito oduzimanje zrakoplova u letu, protuzakonito oduzimanje zrakoplova na tlu, uzimanje talaca u zrakoplovu ili na aerodromu, nasilan upad u zrakoplov, zračnu luku ili na aerodrom, unošenje u zrakoplov ili u zračnu luku oružja, opasnih naprava ili materijala namijenjenih opasnim svrhama te priopćavanje lažnih informacija koje ugrožavaju sigurnost zrakoplova u letu ili na zemlji, putnika, posade, zemaljskog osoblja ili javnosti u zračnoj luci ili u prostorijama objekta civilnog zrakoplovstva.⁹¹

Da bi potpadala pod konvencijski režim, šteta mora nastati nezakonitim ometanjem zrakoplova na međunarodnom letu, a Konvencija predviđa i mogućnost da država stranka odredi da će se Konvencija primjenjivati na njenom teritoriju i za domaće letove, ali su pri tome izuzeti vojni, carinski i policijski zrakoplovi.⁹² Pojam „u letu“ pritom se definira na nešto drugačiji, širi način nego u Rimskoj konvenciji iz 1952. Naime, Rimski konvencija smatra da je zrakoplov u letu od trenutka pokretanja motora radi uzlijetanja do trenutka slijetanja,⁹³ dok Konvencija o protuzakonitom ometanju zrakoplovom u letu smatra zrakoplov od trenutka zatvaranja svih vrata nakon ukrcaja robe ili putnika radi polijetanja pa sve do otvaranja vrata radi iskrcaja⁹⁴ dakle i vrijeme provedeno u zračnoj luci pri čekanju polijetanja, odnosno pri čekanju iskrcaja kada je motor zrakoplova ugašen.

Jednako kao i Konvencija općih rizika, Konvencija o protuzakonitom ometanju pod pojmom štete na tlu podrazumijeva smrt, tjelesnu i duševnu ozljedu kao i imovinsku štetu i štetu na okolišu, a iz svog okrilja izostavlja štetu nastalu nuklearnim incidentom.⁹⁵ Pri tome se odgovornim treba smatrati operator zrakoplova, ali po uzoru na common law sustav i *The Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act* iz 2007. Konvencija uvodi i

⁸⁹ Čl. 1.(a) Konvencije o nezakonitom ometanju iz 2009.

⁹⁰ Čl. 1. Konvencije o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova iz 1970.

⁹¹ ICAO Annex 17: Security

⁹² Čl. 2. st. 1., 2. i 4. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

⁹³ Čl. 1. st. 2. Rimske konvencije iz 1952.

⁹⁴ Čl. 1.(c) Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

⁹⁵ Čl. 3. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

odgovornost tzv. višeg rukovodstva podrazumijevajući pri tome članove nadzornog ili upravnog odbora operatora, odnosno druge više službenike koji imaju značajne ovlasti pri donošenju obvezujućih odluka koje utječu na organiziranje operatorovih aktivnosti.⁹⁶ Naime, prema *The Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act* kompanija je kriva ako je način na koji su organizirane djelatnosti doveo do smrti trećih osoba ili grubog kršenja dužne pažnje. Budući da je upravljanje zrakoplovom visokorizična operacija u kojoj pilotovo upravljanje zrakoplovom ovisi od podataka s tla, kompanija je dužna pilotu osigurati točne podatke kako bi na siguran način spustio zrakoplov na zemlju, a ako te podatke ne osigura, to prema *The Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act* povlači njihovu odgovornost i predstavlja kršenje dužne pažnje.⁹⁷

Odgovornost operatora za štetu trećim osobama temelji se na objektivnoj odgovornosti, ali šteta je nadoknativa samo ako tužitelj dokaže da je nastala kao posljedica nemara operatora zrakoplova i samo ako je uzrokovana zrakoplovom u letu. U slučaju sudara dvaju zrakoplova za štetu solidarno odgovaraju operatori obaju zrakoplova, a međusobni regres ovisit će o ograničenjima njihove odgovornosti i njihovu doprinosu šteti pri čemu niti jedan operator ne može odgovarati u iznosu većem od ograničenja koje je primjenjivo na njega,⁹⁸ a ograničenja su određena jednako kao i u Konvenciji općih rizika.^{99, 100}

Nadalje, Konvencija uz sustav obveznog osiguranja, odnosno nekog drugog jamstva osniva i poseban fond za isplatu naknade trećim osobama – *The International Civil Aviation Compensation Fund*.¹⁰¹ Međutim, ako operator ili Međunarodni fond dokažu da je podnositelj zahtjeva pridonio šteti radnjom i svojom namjerom, nesmotrenošću i svješću da će šteta vjerojatno nastati, oslobodit će se odgovornosti u onoj mjeri u kojoj je ta treća osoba pridonijela šteti,¹⁰² a pri isplati naknade prednost će imati osobe koje su pretrpjele tjelesnu ozljedu i duševnu bol te osobe koje traže naknadu zbog smrti članova svoje obitelji, dok će se ostale, dakle materijalna i šteta na okolišu isplaćivati u drugom redu.¹⁰³ Također, zbog situacija u kojima operator odgovara za neskrivljenu štetu, Konvencija predviđa pravo regresa operatora protiv osobe¹⁰⁴ koja je počinila, organizirala ili financirala štetnu radnju, ali i od bilo koje druge osobe

⁹⁶ Čl. 1.(h) Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

⁹⁷ Abeyratne, R., op. cit., str. 97 - 98

⁹⁸ Čl. 5. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

⁹⁹ Čl. 4. st. 1. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁰⁰ Supra. Poglavlje 4.3.

¹⁰¹ Supra. Poglavlje 7.1.

¹⁰² Čl. 20. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁰³ Čl. 22. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁰⁴ Čl. 24. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

u mjeri u kojoj je ta osoba mogla biti pokrivena osiguranjem koje je dostupno na komercijalnoj osnovi,¹⁰⁵ definirajući ju pri tome kao fizičku ili pravnu osobu, uključujući i mogućnost da ta osoba bude država.¹⁰⁶ U čl. 27. izričito se navodi da ne postoji pravo regresa protiv vlasnika, najmodavca ili financijera koji zadržava pravo vlasništva iako nije operator ili protiv proizvođača koji dokaže da je udovoljio obveznim zahtjevima u pogledu dizajna zrakoplova, njegovih motora ili komponenti.¹⁰⁷

Naknadu štete oštećene osobe mogu potraživati samo pred sudom države gdje je šteta nastupila¹⁰⁸ i to u roku od dvije godine od datuma događaja.¹⁰⁹

U završnim odredbama Konvencije određeno je, kao i u Konvenciji općih rizika da će stupiti na snagu 180. dana od dana ratifikacije 35 država,¹¹⁰ ali do trenutka pisanja ovog rada Konvenciju je ratificiralo svega 17 država te stoga još nije na snazi.¹¹¹

5. HRVATSKI PRAVNI OKVIR

Republika Hrvatska nije stranka niti Rimske konvencije iz 1952. niti Konvencija donesenih u Montrealu 2009. godine.¹¹² Stoga je pitanje odgovornosti zračnih prijevoznika za izvanugovornu, ali i ugovornu štetu trebalo riješiti na nacionalnoj razini, što je i učinjeno 1998. godine donošenjem Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, NN 132/98, 63/08, 13/09, 94/13.

¹⁰⁵ Čl. 26. st. 1. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁰⁶ Čl. 1.(g) Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009

¹⁰⁷ Čl. 27. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁰⁸ Čl. 32. st. 1. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁰⁹ Čl. 36. st. 1. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹¹⁰ Čl. 40. st.1. konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹¹¹ Current lists of parties to multilateral air law treaties, dostupno na:

<https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx> , stranica posjećena 10. kolovoza 2023.

¹¹² Konvencije iz Montreala 2009. godine – Konvencija općih rizika i Konvencija o protuzakonitom ometanju nisu na snazi

5.1. ZAKON O OBVEZNYM I STVARNOPRAVNIM ODNOSIMA U ZRAČNOM PROMETU 2013

Zakon o obveznyim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (u daljnjem tekstu: ZOSOZP) u glavi IV. uređuje odgovornost za štete koje zrakoplov u letu nanese na zemlji. Štete obuhvaćene tom glavom su smrt ili tjelesna ozljeda trećih osoba te šteta na stvarima,¹¹³ a vidljivo je da naš zakonodavac, za razliku od Konvencije općih rizika i Konvencije o nezakonitom ometanju, ne prepoznaje duševnu bol kao mogući vid štete. Pri tome se izričito napominje da šteta na tlu mora biti posljedica uzrokovana zrakoplovom u letu, osobama ili stvarima koje su ispale ili su izbačene iz tog zrakoplova, a odgovornim će se, kao i u režimu međunarodnih konvencija, smatrati operator zrakoplova.¹¹⁴ On će odgovarati i za štetu osoba koje djeluju za njegov račun, po njegovu nalogu ili rade na obavljanju prijevoza, osim ako se dokaže da zrakoplov u letu, osobe ili stvari koje su ispale ili su izbačene iz zrakoplova u letu nisu uzrok štete¹¹⁵ te ako dokaže da šteta koja je posljedica samog prolaska zrakoplova kroz zračni prostor nije nastala zbog njegova nepridržavanja propisa o sigurnosti zračnog prometa.¹¹⁶ Pri definiranju pojma „u letu“ hrvatski zakonodavac se u bitnom poslužio rješenjem tvorca Rimske konvencije iz 1952. određujući da je zrakoplov u letu od trenutka pokretanja motora u svrhu voženja, odnosno uzlijetanja pa sve do trenutka zaustavljanja zrakoplova nakon slijetanja i prestanka rada motora nakon slijetanja, odnosno voženja,¹¹⁷ a ako se radi o zrakoplovu koji se ne pokreće vlastitim pogonom odgovornost za štetu postoji od trenutka odvezivanja sve do ponovnog vezivanja nakon slijetanja.¹¹⁸

¹¹³ Čl. 108. st. 1. Zakona o obveznyim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

¹¹⁴ Uredba (EZ) br. 785/2004 koja je na snazi u Republici Hrvatskoj definira operatora zrakoplova kao svaku osobu ili subjekt koji nije zračni prijevoznik i koji stalno i djelatno odlučuje o uporabi ili radu zrakoplova, a pri tome se pretpostavlja da je operator fizička ili pravna osoba na čije je ime zrakoplov registriran, osim ako ta osoba dokaže da je neka druga osoba operator

¹¹⁵ Čl. 108. st.1. Zakona o obveznyim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

¹¹⁶ Čl.108. St. 2. Zakona o obveznyim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

¹¹⁷ Čl. 108. st. 4. Zakona o obveznyim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

¹¹⁸ Čl. 108. st. 5. Zakona o obveznyim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

Što se tiče štete koja je nastala sudarom zrakoplova u letu ili međusobnim ometanjem zrakoplova u letu odgovaraju solidarno sve odgovorne osobe. Dosad je na području Republike Hrvatske zabilježen jedan sudar zrakoplova.¹¹⁹

Što se tiče visine naknade štete, ZOSOZP ne prati režim ICAO – vih konvencija koji se temelji na masi zrakoplova. Naime, naš zakonodavac prihvaća sustav u kojem za smrt ili tjelesnu ozljedu odgovorna osoba odgovara do iznosa od 100 000 SDR po poginuloj, ozlijeđenoj ili oštećenoj osobi, a za imovinsku štetu odgovara do visine vrijednosti, odnosno cijene novog zrakoplova istog tipa, a ako se taj tip zrakoplova više ne proizvodi, odgovarajućeg tipa, u vrijeme nesreće pri čemu zakon predviđa mogućnost da se naknada za imovinsku štetu isplati u obliku rente.¹²⁰

Još jedna razlika u odnosu prema Rimskoj konvenciji iz 1952. i Konvencijama iz Montreala iz 2009. godine je u tome što odredbe ZOSOZP obuhvaćaju i štetu uzrokovanu vojnim, carinskim i policijskim zrakoplovima te, uz uvjet uzajamnosti, primjenjuje se i na inozemne državne zrakoplove.¹²¹ Nadalje, razlika u odnosu na režim Konvencija je i u tome što, prema konvencijama tražbina zastarjeva za 2 godine, dok ZOSOZP predviđa objektivni zastarni rok od godinu dana i subjektivni zastarni rok, koji počinje teći od dana kada je oštećenik saznao za štetu i za osobu koja ju je nanijela, a koji ne može biti duži od 3 godine od dana nastanka štete.¹²²

5.2. ZAKON O OBVEZNYM OSIGURANJIMA U PROMETU

U Republici Hrvatskoj 2005. godine donesen je Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14. Zakon po uzoru na Rimsku konvenciju iz 1952. predviđa sustav obveznog osiguranja zračnog prijevoznika odnosno operatora zrakoplova od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama.¹²³ Prema Zakonu, vlasnik prijevoznog sredstva dužan je prije uporabe prijevoznog sredstva sklopiti ugovor o osiguranju te ga obnavljati sve dok je prijevozno sredstvo u prometu, a tijelo nadležno za registraciju ne smije

¹¹⁹ Supra. Poglavlje 8.

¹²⁰ Čl. 114. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

¹²¹ Čl. 117. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

¹²² Čl. 127. st. 2. i st. 4. t. 6. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

¹²³ Čl. 2. st. 1. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu; NN 151/0, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

izdati ispravu, odnosno produžiti njezinu valjanost sve dok vlasnik prijevoznog sredstva ne predoči da je sklopio ugovor o obveznom osiguranju.¹²⁴ Sklapanjem tog osiguranja, osigurani vlasnik i korisnik prijevoznog sredstva osiguravaju se od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama. U Republici Hrvatskoj prihvaćen je bonus/malus sustav pri ocjeni rizika koji ovisi o prijavljenim štetama u prethodno ugovorenom razdoblju osiguravajućeg pokrića. Primjerice, osiguranik koji u prethodnom razdoblju nije imao štetnih slučajeva pri sklapanju police osiguranja platit će niži iznos od osnovne premije osiguranja, dok će osiguranik koji je u prethodnom razdoblju imao štetni slučaj, pri sklapanju novog ugovora platiti viši iznos od osnovne premije osiguranja.¹²⁵ Uz sustav bonusa i malusa, društva za osiguranje samostalno procjenjuju rizik uzimajući u obzir kategoriju vozila, nosivost, snagu motora i druge čimbenike.¹²⁶

Pri ulasku u zračni prostor Republike Hrvatske strani zrakoplov mora imati sklopljenu policu osiguranja od odgovornosti. Međutim, od obveze osiguranja oslobođeni su zrakoplovi Oružanih snaga Republike Hrvatske te drugi državni zrakoplovi.¹²⁷

Obveza osiguravajućeg društva ograničava se na iznos iz potpisanog ugovora o osiguranju, a Zakon propisuje da je najniži iznos osiguranja propisan Uredbom (EZ) br. 785/2004.¹²⁸ Uredba (EZ) br. 785/2004 u čl. 7. propisuje najniže pokriće iz osiguranja u odnosu na treće osobe po nesreći za svaki pojedini zrakoplov na slijedeći način:

| MASA ZRAKOPLOVA (kg) | NAJNIŽE OSIGURANJE (u milijunima SDR – a) |
|-------------------------|--|
| < 500 | 0,75 |
| < 1 000 | 1,5 |
| < 2 700 | 3 |
| < 6 000 | 7 |
| < 12 000 | 18 |
| < 25 000 | 80 |
| < 50 000 | 150 |

¹²⁴ Čl. 4. st. 1. i st. 2. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu; NN 151/0, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

¹²⁵ Što je bonus, a što malus i kako se određuju?, dostupno na: <https://www.uniga.hr/fizicke-osobe/blog/zasto-je-autoosiguranje-obvezno-i-kako-ga-ugovoriti/cesta-pitanja/sto-je-bonus-a-sto-malus-i-kako-se-odredjuju/1548>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.

¹²⁶ Obvezna osiguranja u prometu, dostupno na: <https://gov.hr/hr/obvezna-osiguranja-u-prometu/1500>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.

¹²⁷ Čl. 40. b. st. 2. i st. 3. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu; NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 12/14

¹²⁸ Čl. 40. c. st. 1. i st. 2. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu; NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 12/14

| | |
|-----------|-----|
| < 200 000 | 300 |
| < 500 000 | 500 |
| ≥ 500 000 | 700 |

Iako je u Republici Hrvatskoj na snazi sustav obveznog osiguranja koji zračnom prijevozniku nalaže sklapanje ugovora o osiguranju od odgovornosti za štetu prouzročenu putnicima, prtljazi, teretu i trećim osobama,¹²⁹ Zakon o obveznim odnosima predviđa i slučaj u kojem je šteta prouzročena neosiguranim zrakoplovom. U tom slučaju za štetu odgovara Hrvatski ured za osiguranje onako kako bi odgovaralo osiguravajuće društvo da je sklopljeno osiguranje.¹³⁰ Hrvatski ured za osiguranje je neprofitna pravna osoba koja, prema Zakonu o osiguranju; NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20, 151/22 predstavlja udruženje osiguravajućih društava.¹³¹

6. OBLICI I NAČINI OSLOBOĐENJA ODGOVORNOSTI ZA ŠTETU

Rimska konvencija iz 1952. predviđa sustav objektivne odgovornosti operatora za štetu. Općenito govoreći sustav objektivne odgovornosti znači da odgovorna osoba odgovara za štetu neovisno o tome je li ona štetu skrivila ili ne. Međutim, u Rimskoj konvenciji riječ je o relativnom kauzalitetu pa će se operator osloboditi odgovornosti za štetu ako dokaže da je šteta izravna posljedica oružanog sukoba, građanskih nemira ili intervencije vlasti¹³² te ako dokaže da je isključiva posljedica nepažnje ili pogreške oštećene osobe ili njenih zastupnika. Moguće je i djelomično oslobođenje od odgovornosti i to ako je šteta djelomično nastala zbog pogreške ili nepažnje oštećene osobe ili njezinih zastupnika. Tada će se operator osloboditi odgovornosti razmjerno tome koliko je radnja oštećenog pridonijela nastanku štete.¹³³

Konvencija općih rizika također preuzima sustav objektivne odgovornosti operatora za štetu navodeći da će operator biti odgovoran na temelju same činjenice da je šteta trećim osobama uzrokovana zrakoplovom u letu. Ipak, Konvencija općih rizika je po uzoru na Montrealsku konvenciju iz 1999. preuzela tzv. „dvoslojni“ sustav prema kojem je određena gornja novčana

¹²⁹ Čl. 40.b st. 1. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu; NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

¹³⁰ Čl. 40.d. st. 1. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu; NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

¹³¹ Čl. 352. st. 1. Zakona o osiguranju; NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20, 151/22

¹³² Čl. 5. Rimske konvencije iz 1952.

¹³³ Čl. 6. Rimske konvencije iz 1952.

granica do koje je predviđena stroga objektivna odgovornost, a iznad te novčane granice operator odgovara bez ograničenja i to samo ako dokaže da šteta nije nastala kao posljedica njegove nepažnje ili pogreške, odnosno nepažnje ili pogreške njegovih agenata ili da je šteta nastala zbog nemara, pogrešne radnje ili propusta druge osobe.¹³⁴ Nadalje, u članku 10. Konvencija općih rizika kao egzoneracijski razlog navodi činjenicu da je šteta nastala nepažnjom ili drugom nezakonitom radnjom, odnosno ometanjem od strane oštećene osobe ili osobe koja u njeno ime zahtjeva njezina prava odnosno da je ta osoba pridonijela nekoj od tih radnji.¹³⁵

Za razliku od Konvencije općih rizika, a po uzoru na Rimski sustav Konvencija o protuzakonitom ometanju ne poznaje „dvoslojni“ pristup nego propisuje samo objektivnu odgovornost za štetu utemeljenu na relativnom kauzalitetu navodeći da će se operator ili Međunarodni fond osloboditi, djelomično ili u potpunosti, odgovornosti za štetu prema tom tužitelju ako dokažu da je šteta prouzročena ili da je njenu prouzročenju pridonijela radnja ili propust podnositelja zahtjeva ili osobe od koje on crpi svoja prava, pri tome ta radnja mora biti počinjena s namjerom, nesmotrenošću i svjesnošću da će šteta nastati.¹³⁶

I ZOSOZP u svojoj glavi IV. koja se odnosi na odgovornost za štetu na tlu koju prouzroči zrakoplov u letu propisuje objektivnu odgovornost operatora zrakoplova navodeći pritom tri egzoneracijska razloga: 1. da je šteta nastala radnjom oštećenika ili osobe koja je radila po nalogu i za račun oštećenika, 2. da je šteta nastala radnjom treće osobe, 3. da je šteta nastala od nekog uzroka koji se nalazio izvan zrakoplova, a čije djelovanje se nije moglo predvidjeti, izbjeći ili ukloniti.¹³⁷ Također, u slučaju dokaza da je šteti djelomično pridonio oštećenik ili osoba koja je radila po nalogu ili za račun oštećenika predviđeno je, u razmjeru s doprinosom tih osoba nastanku štete, djelomično oslobođenje od odgovornosti.¹³⁸ Naprotiv, odgovorna osoba će u potpunosti biti oslobođena odgovornosti ako dokaže da joj je zrakoplov oduzet na protupravan način, a da ona za to oduzimanje nije bila kriva.¹³⁹

Zaključno, odgovornost operatora, kako na međunarodnom tako i na domaćem zakonodavnom polju, temelji se na sustavu objektivne odgovornosti korigiranim sustavom relativnog

¹³⁴ Shan, J. op. cit., str. 68

¹³⁵ Čl. 10. Konvencija općih rizika iz 2009.

¹³⁶ Čl. 20. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹³⁷ Čl. 110. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

¹³⁸ Čl. 111. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

¹³⁹ Čl. 112. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu; NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13

kauzaliteta pri čemu je, u svim navedenim propisima, glavni egzoneracijski razlog doprinos, odnosno krivnja oštećenog pri nastanku štete.

7. FONDOVI ZA NAKNADU ŠTETE OŠTEĆENIMA

Teroristički čini za sobom povlače odgovornost države za naknadu štete oštećenima. Međutim, o tome u pravnoj znanosti postoje podijeljena mišljenja pa tako prema jednoj teoriji zračni prijevoznik ne može i ne mora biti odgovoran za štetu koja je nastala upotrebom njegova zrakoplova u terorističke svrhe. Naime, obveza države je spriječiti terorističke napade. U tu svrhu država mora osigurati sustave provjere osoba na aerodromima, a kada to propusti učiniti, mora postojati njena odgovornost za štetu koja je nastala njenim propustom. To je tzv. teorija državne odgovornosti¹⁴⁰ koja je u suvremenoj pravnoj znanosti odbačena jer je prihvaćeno stajalište da država ne može biti jedina odgovorna zbog propusta učinjenih pri sprječavanju terorističkih napada te je prihvaćena teorija društvene solidarnosti i pravičnosti prema žrtvama i članovima njihove obitelji. Prema toj teoriji, kada naknadu štete nije moguće u potpunosti osigurati iz drugih izvora, rađa se obveza države na sudjelovanje u obeštećenju žrtava.¹⁴¹

7.1. MEĐUNARODNI FOND ZA ODŠTETU U CIVILNOM ZRAKOPLOVSTVU

Glavni fokus Konvencije o protuzakonitom ometanju, kako je naveden u preambuli, je na postizanju ravnoteže između pravedne naknade štete trećim stranama, žrtvama nezakonite uporabe zrakoplova, i zaštite stabilnosti zrakoplovne industrije. Zbog toga je u Konvenciji predviđen troslojni sustav naknade štete trećim stranama. Prvi sloj, o kojem je već bilo riječi u poglavlju 4.4., čini odgovornost operatora određena prema masi zrakoplova, izražena u posebnim pravima vučenja. Drugi sloj, po uzoru na *International Oil Pollution Compensation*

¹⁴⁰ Bukovac Puvača, Maja. Odgovornost Republike Hrvatske za štetu prouzročenu terorističkim aktom, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 27.(1), str. 272- 273

¹⁴¹ Ibid.

*Fund*¹⁴² čini Međunarodni fond za odštetu u civilnom zrakoplovstvu (eng. *The International Civil Aviation Compensation Fund*), u daljnjem tekstu Međunarodni fond, čiji je glavni zadatak osigurati naknadu kada šteta prelazi granicu operatorove odgovornosti ili kada postoji tzv. „drop-down“ mehanizam. Treći sloj, koji je prije bio odgovornost države, je tzv. „dodatno plaćanje“ koji se odnosi na kompenzacije iznad granica odgovornosti, eng. *breakability*.¹⁴³

Međunarodni fond, osnovan Konvencijom o protuzakonitom ometanju, pravna je osoba sa sjedištem u Montrealu. Sastoji se od Konferencije stranaka, od država stranaka te od tajništva na čelu s direktorom.¹⁴⁴ Konferencija stranaka sastaje se jednom godišnje uz mogućnost održavanja izvanrednog sastanka kojeg će sazvati direktor¹⁴⁵ na zahtjev najmanje petine država stranaka kada se srušio zrakoplov izazvavši štetu koja će vjerojatno premašiti operatorovu granicu odgovornosti za više od 50% dostupnih sredstava Međunarodnog fonda. Zatim, ako je dosegnut ukupan iznos prikupljenih doprinosa koji, inače, u razdoblju od dvije uzastopne godine ne smije premašiti trostruki maksimalni iznos naknade dostupne od strane Međunarodnog fonda, a koji je postavljen na 3 000 000 000 SDR – a za svaki događaj. Drugim riječima, iznos prikupljenih doprinosa ne smije premašiti iznos od 9 milijardi SDR -a. Također, direktor će sazvati izvanredni sastanak kada je isplatio predujam u skladu s člankom 19. i člankom 18. stavkom 3.¹⁴⁶

Pri donošenju odluka Konferencije stranka, sve države stranke imaju jedan glas, ICAO ima pravo biti zastupljen na Konferenciji, ali nema pravo glasa.¹⁴⁷ Odluke, uz izuzetak nekih odluka formalne prirode koje se donose 2/3 većinom, donose se većinom glasova prisutnih pri glasanju.¹⁴⁸

Zadaće Fonda su taksativno nabrojane i one su: 1. odlučivanje hoće li se, prema čl. 9. t. j.,¹⁴⁹ osigurati dodatna naknada putnicima zrakoplova uključenog u događaj, 2. osiguranje isplate

¹⁴² IOPC Fund je dio međunarodnog režima odgovornosti i naknade za štetu onečišćenjem uzrokovanu izlivanjem nafre. Ako iznos obeštećenja ne pokriva sve dopuštene zahtjeve, dolazi do naknade iz Fonda ako se šteta dogodila u državi članici Fonda

¹⁴³ Shan, J. op. cit., str.28

¹⁴⁴ Čl. 8. st. 1. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁴⁵ Čl. 10. st. 1. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁴⁶ Čl. 10. st. 2. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁴⁷ Čl. 10. st.3. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁴⁸ Čl. 10. st. 4. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁴⁹ Čl. 9. t. j. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.: „decide whether and in what circumstances supplementary compensation may be payable by the International Fund to passengers on board an aircraft involved in an event in circumstances where the damages recovered by passengers according to applicable law did not result in the recovery of compensation commensurate with that available to third parties under this Convention. In exercising this discretion, the Conference of Parties shall seek to ensure that passengers and third parties are treated equally“

predujma fizičkim osobama koje su ovlaštene potraživati naknadu kako bi se zadovoljile njihove trenutne potrebe te poduzimanje razumnih mjera poslije štetnog događaja radi ublažavanja šteta nastalih događajem, 3. poduzimanje ostalih mjera u svrhu naknade štete te 4. osiguranje isplate naknade štete u iznosu koji premašuje iznos operatorove odgovornosti, plaćanje štete kada konferencija stranaka utvrdi da je osiguranje u odnosu na štetu pokrivenu Konvencijom u cijelosti ili djelomično nedostupno u pogledu iznosa pokrića ili je dostupno samo po cijeni koja nije u skladu s nastavkom zračnog prijevoza općenito te u slučaju kada je operator koji je registriran u državi stranci odgovoran za štetu u državi koja nije stranka Konvencije.¹⁵⁰ Točka četiri predstavlja tzv. „*drop – down*“ mehanizam oko kojeg su se, pri donošenju Konvencije o protuzakonitom ometanju, lomila koplja budući da su neke države smatrale da sama država, u slučaju kada osiguravatelji nisu u mogućnosti pružiti osiguranje od ratnih i terorističkih rizika, može pružiti bolje jamstvo od Međunarodnog fonda dok su druge države smatrale da je „*drop – down*“ mehanizam koristan državama jer je Međunarodni fond dužan pružiti osiguranje do 3 milijarde SDR – a što je zapravo dovoljno za pokriće štete kada ne postoji osiguranje. „*Drop – down*“ mehanizam razvijen je nakon 11. rujna 2001. jer su države, uslijed nedostupnosti osiguranja od rizika rata i terorizma, morale smisliti „plan B“ kako bi se osigurala održivost poslovanja zračnih prijevoznika.¹⁵¹

Da bi Međunarodni fond bio u mogućnosti ispuniti svoje obveze, odnosno isplatiti maksimalan iznos od 3 milijarde SDR – a za svaki događaj,¹⁵² potrebno je osigurati novčana sredstva za isplatu naknade štete. Stoga je određeno da operator doznačuje obvezne iznose prikupljene u odnosu na svakog putnika i svaku tonu tereta koji polijeće na međunarodni let iz zračne luke u državi stranci¹⁵³ i iznose koje Konferencija stranaka može odrediti u pogledu općeg zrakoplovstva ili bilo kojeg njegovog sektora.¹⁵⁴ Doprinosi se određuju uzimajući u obzir učinkovito postizanje ciljeva Međunarodnog fonda, stabilnost tržišnog natjecanja te utjecaj doprinosa na konkurentnost zračnog prometa u odnosu na druge načine prijevoza, a Konferencija stranaka posebno pazi da doprinose odredi na način koji ne diskriminira države, operatere, putnike i pošiljatelje ili primatelje tereta.¹⁵⁵ Što se tiče prikupljanja, doznake i povrata doprinosa Konferencija stranaka je dužna osigurati uspostavu transparentnog, odgovornog i

¹⁵⁰ Čl. 8. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁵¹ Shan, J. op.cit. str.30

¹⁵² Čl. 18. st. 2. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁵³ Ako je država stranka dala izjavu da će se Konvencija o protuzakonitom ometanju odnositi i na štetu trećim osobama na tlu te države stranke nastalu zrakoplovom u letu koji nije na međunarodnom letu

¹⁵⁴ Čl. 12. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁵⁵ Čl. 13. st. 2. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

troškovno učinkovitog mehanizma pri čemu mora nastojati da ne nameće neopravdane terete operaterima i uplatiteljima sredstava u Međunarodni fond.¹⁵⁶ S druge strane svaka država stranka je dužna poduzeti prikladne mjere kako bi se osiguralo da operator ispunjava svoju obvezu prikupljanja i doznake doprinosa Međunarodnom fondu, odnosno dužna je dostaviti Međunarodnom fondu podatke koji se odnose na broj putnika i količinu tereta koji se prevozi na međunarodnim letovima s polaskom iz te države stranke, takve informacije koje se tiču letova općeg zrakoplovstva te informacije o identitetu operatora koji obavljaju takve letove.¹⁵⁷

Budući da operator uživa pravo regresa, isto je trebalo omogućiti i Međunarodnom fondu. Stoga je određeno da Međunarodni fond ima pravo regresa od osobe koja je počinila, organizirala ili financirala čin nezakonita ometanja, zatim od operatora ako dokaže da je operator ili njegov zaposlenik pridonio šteti ometanjem s namjerom nastanka štete, ili nemarnošću sa spoznajom da bi šteta mogla nastati. Također, Međunarodni fond ima pravo regresa prema svakoj drugoj osobi,¹⁵⁸ ali samo u mjeri u kojoj je ta osoba mogla biti pokrivena osiguranjem koje je dostupno na komercijalno razumnoj osnovi. Pritom, ako je osoba pridonijela šteti svjesnim činom ili propustom tada granica komercijalnog osiguranja na razumnoj osnovi neće biti primijenjena.¹⁵⁹

8. SUDSKA PRAKSA

Katastrofa kojoj je svijet svjedočio 11. rujna 2001. godine, u kojoj je život izgubilo oko 3 tisuće ljudi, režirana je od strane Al – Qaide, a glavnim organizatorom smatra se pakistanski državljanin Khalid Sheikh Mohammed.¹⁶⁰ 2007. godine u zatvoru u Guantanamo Bayu Mohammed je priznao zločine, međutim u pitanje se dovodi zakonitost metoda korištenih za dobivanje priznanja jer se koristila metoda zaranjanja¹⁶¹ koja se smatra nedopustivom. Uz Mohammeda optuženi su još i Walid bin Attash, Ramzi bin al – Shibn, Ammar al – Baluchi i Mustafa Ahmad al Hawsawi. U optužnici, koja je podignuta 2011. godine, na teret im se stavlja:

¹⁵⁶ Čl. 15. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁵⁷ Čl. 16. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁵⁸ Čl. 25. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁵⁹ Čl. 26. Konvencije o protuzakonitom ometanju iz 2009.

¹⁶⁰ The 9/11 Commission Report. United States Government Publishing Office, 2004; str.145

¹⁶¹ Metoda koja se izvodi tako da se osobu polegne na dasku te ju se uranja u vodu da bi se stvorio osjećaj utapanja

napad na civile, napad na civilne objekte, uništavanje imovine kršenjem ratnog prava, otmica ili dovođenje u opasnost plovila ili zrakoplova, te optužba za ubojstvo koja uključuje 2973 pojedinačna ubojstva.¹⁶² Za navedene zločine im prijeti smrtna kazna.

Nakon dugogodišnjem procesualnog odugovlačenja (optuženi su odbijali nositi slušalice za prijevod na arapski, zahtijevali su da u sudnici ne budu prisutne pravosudne policajke, tražili su izuzeće suca,...), 30. kolovoza 2019. sudac je odredio početak suđenja za 11. siječanj 2021.,¹⁶³ ali je zbog izbijanja pandemije COVID-19 početak suđenja odgođen za rujan 2021.¹⁶⁴ Međutim, u prosincu 2022., zbog razmatranja bidenove administracije da ukine smrtnu kaznu, suđenje je odgođeno do neodređenog datuma 2023.¹⁶⁵ te u vrijeme pisanja ovog rada još nije nastavljeno.

Iako još nitko nije osuđen za terorističke napade i svu štetu koja je njima nastala, Vlada Sjedinjenih Američkih Država je radi naknade štete obiteljima stradalih donijela *Air Transportation Safety and System Stabilisation Act of 2001* (ATSSSA) kojim je osnovala Fond (*September 11th Victim Compensation Fund of 2001*). Pravo naknade imale su samo osobe koje su se u vrijeme napada nalazile na mjestima pada zrakoplova te koje su pretrpjele tjelesne ozlijede pod uvjetom da su medicinski obrađene u roku od 72 sata¹⁶⁶ kao i članovi obitelji poginulih u zrakoplovima, ali i na tlu.¹⁶⁷ Žrtvama su ponuđena dva zakonom predviđena načina naknađivanja, tzv. Track A i Track B. Track A¹⁶⁸ odnosi se na pretpostavljeni iznos naknade za pojedine oblike štete s tim da su oni nezadovoljni danom naknadom imali pravo tražiti da budu saslušani pred posebnim povjerenikom imenovanim od strane državnog odvjetništva koji je bio zadužen za vođenje sustava naknađivanja.¹⁶⁹ Track B odnosi se na podnositelje zahtjeva koji smatraju da postoje posebne okolnosti zbog kojih bi se o njihovu zahtjevu te u konačnici o visini

¹⁶² Office of military commissions, MC FORM 458 JAN 2007, od 31. svibnja 2011.

¹⁶³ Military trial for alleged 9/11 plotters scheduled to begin in 2021, dostupno na: <https://edition.cnn.com/2019/08/30/politics/khalid-sheikh-mohammed-trial/index.html>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.

¹⁶⁴ Trial of accused 9/11 mastermind restarts, days before 20th anniversary, dostupno na: <https://www.straitstimes.com/world/united-states/trial-of-accused-911-mastermind-restarts-days-before-20th-anniversary>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.

¹⁶⁵ 9/11 trial delayed again as Biden administration pushes for plea deal with terrorists, dostupno na: <https://www.washingtonexaminer.com/news/justice/2023-kicks-off-911-gitmo-hearings-delayed-again>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.

¹⁶⁷ Bukovac Puvača, M. Odgovornost za štete prouzročene zloupotrebom zrakoplova, cit. str. 606-607

¹⁶⁸ Bukovac Puvača, M. Odgovornost za štete prouzročene zloupotrebom zrakoplova, cit. str. 605

¹⁶⁹ ATSSA, SEC. 404. Administration

naknade, trebalo odlučiti na temelju saslušanja.¹⁷⁰ Prema konačnom izvješću¹⁷¹ posebnog povjerenika 97% obitelji nastradalih zatražilo je naknadu putem Fonda koja im je dosuđena u prosječnom iznosu od 2 milijuna dolara. Takvih zahtjeva je bilo 2880. Što se tiče ozlijeđenih osoba, prema izvješću, isplaćeno je 2680 zahtjeva u prosječnom iznosu od 400 000 \$. Osnivanjem Fonda, SAD je na sebe preuzeo odgovornost naknade štete.

U slučajevima iznesenima u poglavlju 2. većina nesreća su posljedice tehničkog kvara. Međutim, u slučaju TAM – ova leta sve je ukazivalo da to u ovoj nesreći nije slučaj te je nakon provedene istrage trebalo pokrenuti sudski postupak. Naime, istraga je pokazala da je potisna ručica za desni motor prilikom slijetanja bila u položaju za penjanje zbog čega spojleri nisu radili. Također, pokazala je nepravilnosti u radu Nacionalne agencije za civilno zrakoplovstvo koja u noći slijetanja nije zatvorila zračnu luku zbog jake kiše, ali i uprave zračne luke Congonhas jer sustav odvodnje na pisti nije pravilno izgrađen. Također, utvrđeno je da Airbus nije osigurao alarmni sustav koji bi upozoravao pilote da je kočni sustav u kvaru, ali i da TAM nije pravilno obučio pilote za postupanje u hitnim slučajevima.¹⁷²

Kasnije je utvrđeno da je Airbus ponudio TAM – u ugradnju sustava upozorenja u vezi s neispravnim položajem potisne ručice koju je TAM odbio te je Airbus oslobođen bilo kakve odgovornosti.¹⁷³ Konačno, 2013. godine, gotovo 6 godina nakon nesreće, pokrenut je sudski postupak protiv tri osobe – bivšeg čelnika TAM – ova odjela sigurnosti leta Marca Aurelia, bivšeg TAM – ova potpredsjednika operacija Alberta Fajermana i direktorice ANAC – a (Brazilska nacionalna uprava za civilno zrakoplovstvo) Denise Abreu. Sudilo im se za kaznena djela protiv sigurnosti zračnog prometa, konkretno kaznenog djela iz članka 261. koji govori o izlaganju opasnosti plovila ili zrakoplova, u svezi s člankom 263. Kaznenog zakona koji se odnosi na tjelesnu smrt ili ozljedu u nesreći.¹⁷⁴

Optužbe protiv Aurelia i Fajermana temeljile su se na tome da su znali za užasne uvjete uzrokovane obilnom kišom koji su tog dana vladali na pisti zračne luke Congonhas te da u

¹⁷⁰ Bukovac Puvača, M. Odgovornost za štete prouzročene zloupotrebom zrakoplova, cit. str. 605

¹⁷¹ Final Report of The Special Master for the September 11th Victim Compensation Fund of 2001, 2004, str. 1.

¹⁷² Final report A - Nº 67/CENIPA/2009, dostupno na:

https://web.archive.org/web/20191020210519/http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/en/3054ing_2007.pdf, stranica posjećena 10. kolovoza 2023.

¹⁷³ Ibid.

¹⁷⁴ 8ª VARA FEDERAL CRIMINAL SEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO, N 000882378.2007.403.6181 od 8. kolovoza 2014.

skladu s tim nisu poduzeli korake koji bi preusmjerili letove na druge zračne luke u Sao Paulu.¹⁷⁵ Optužbe protiv šefice ANAC – a Denise Abreu, temeljile su se na tome da je postupala nepromišljeno dopuštajući korištenje novoobnovljene, prekratke piste zračne luke Congonhas prije urezivanja posebnih utora za odvodnju viška kišnice te da nije izvršavala formalnu inspekciju piste u skladu sa standardima zrakoplovne sigurnosti.¹⁷⁶

2014. godine zbog nedostatka dokaza državni odvjetnik povukao je optužnicu protiv Alberta Fajermana. Naime, nije se moglo sa sigurnošću reći da je Fajerman bio upoznat s uvjetima na glavnoj pisti kao ni da je mogao poduzeti mjere kako bi spriječio nesreću pri slijetanju.¹⁷⁷ Za Marca Aurelia i Denise Abreu tužitelj je tražio kaznu zatvora u trajanju od 24 godine jer su, prema njegovim tvrdnjama, znali za moguće opasnosti te su svojim ponašanjem namjerno doveli do ugroze, a kasnije i nesreće u kojoj je život izgubilo 199 osoba.¹⁷⁸ Odlukom 8. odjela Kaznenog suda u Sao Paulu Aurelio i Abreu također su oslobođeni optužbi jer je sudac ocijenio da se ne može sa sigurnošću utvrditi da su postupali s namjerom.¹⁷⁹ Tako je nesreća u kojoj je život izgubilo 199 osoba, u kojoj je srušena benzinska postaja i zgrada ostala bez imenovanih krivaca.

Iako nema osuđenih u sudskom postupku te iako je nakon provedene istrage državno odvjetništvo odlučilo da nema osnove za podizanje optužnice protiv proizvođača zrakoplova, Airbusa, 93 članova obitelji 33 putnika 2017. godine postiglo je sudsku nagodbu s Airbusom. Obitelji stradalih pozvali su na odgovornost proizvođača zrakoplova tvrdeći da je nesreća posljedica mehaničkog kvara. Airbus je u nagodbi naznačio da nesreća nije uzrokovana nikakvim kvarom te da ne postoji njihova odgovornost, ali da bi spriječio dugotrajan sudski postupak te da bi obitelji dobile odštetu koju zaslužuju za smrt svojih bližnjih, pristao je platiti odštetu u visini od 30 milijuna \$.¹⁸⁰

¹⁷⁵ Ibid.

¹⁷⁶ Ibid.

¹⁷⁷ TAM JJ3054 – MPF pede pena de ate 24 anos para responsaveis por acidente aereo que resultou na morte de 199 pessoas em 2007., dostupno na: https://www.mpf.mp.br/sp/migracao/sala-de-imprensa-unidadeprsp/noticias_prsp/07-04-14-tam-jj3054-mpf-pede-pena-de-ate-24-anos-para-responsaveis-por-acidente-aereo-que-resultou-na-morte-de-199-pessoas-em-2007, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.

¹⁷⁸ Ibid.

¹⁷⁹ 8ª VARA FEDERAL CRIMINAL SEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO, N 000882378.2007.403.6181 od 8. kolovoza 2014.

¹⁸⁰ Airbus fecha acordo para indenizar famílias de vítimas de acidente da TAM, dostupno na: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/12/airbus-fecha-acordo-para-indenizar-familias-de-vitimas-de-acidente-da-tam.html>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.

1976. godine na području Republike Hrvatske došlo je do sudara zrakoplova. Riječ je o sudaru Leta 476 British Airwaysa s Letom 550 Inex- Adria Avioprometa iznad Vrbovca pri čemu je poginulo svih 176 putnika i članova posade. Nesreća je nastupila zbog greške u komunikaciji zrakoplova i kontrolnog tornja u Zagrebu te zbog propusta unutar kontrolnog tornja.¹⁸¹ Krhotine, tijela i prtljaga iz zrakoplova rasuli su se po poljima u blizini Zagreba, odnosno Vrbovca, a odgovornim se smatralo po čl. 271. st. 72. Kaznenog zakona Jugoslavije, kontrolore leta zbog čijeg propusta je i došlo do nesreće. Međutim, osuđen je samo jedan od njih, gospodin Tasić, na 7 godina zatvora.¹⁸² Ipak, nakon peticije koju su potpisali kontrolori zračnog prometa u kojoj su naveli da je Tasić upotrijebljen kao „žrtveno janje“, pušten je na slobodu nakon dvije godine i tri mjeseca.

British Airways je 1979. godine na Okružnom sudu u Beogradu pokrenuo postupak naknade štete protiv SFRJ, odnosno Savezne uprave za kontrolu letenja. Okružni sud 2011. godine donio je presudu kojom je naložio Republici Srbiji da isplati naknadu u iznosu milijun eura. British Airways se žalio na tu odluku, a nakon što je iscrpio sva dopuštena pravna sredstva u Republici Srbiji obratio se sudu u Strasbourgu pred kojim se još uvijek vodi postupak.¹⁸³ Također, 19 članova obitelji poginulih tražili su naknadu štete putem suda u Beogradu, ali nije poznato koliki iznosi su im dosuđeni.¹⁸⁴

¹⁸¹ Cookson, S. Zagreb, Tenerife and Cove Neck: Revisiting the Assumptions Underlying ICAO's Language Proficiency Program. 16th International Symposium on Aviation Psychology, 2011; str. 27

¹⁸² U sudaru zrakoplova iznad Vrbovca poginulo 176 ljudi (1976.), dostupno na: <https://povijest.hr/nadanasnjidan/u-sudaru-zrakoplova-iznad-vrbovca-poginulo-176-ljudi-1976/>, stranica posjećena 10. kolovoza 2023.

¹⁸³ Let 476: Zbog sudara aviona pre 45 godina Srbija tužena Sudu u Strazburgu, dostupno na: <https://www.slobodnaevropa.org/a/british-airways-tuzba-srbija-sudar-aviona-1976-zagreb/31474531.html>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.

¹⁸⁴ Ibid.

9. ZAKLJUČAK

Pitanje naknade štete trećim osobama koju prouzrokuje zrakoplov u letu gotovo je nemoguće riješiti na način na koji bi svi sudionici bili zadovoljni. Najnezadovoljniji su dakako operatori zrakoplova koji za štetu odgovaraju po načelu objektivne odgovornosti. Možemo se složiti da sustav objektivne odgovornosti operatora nije najbolje rješenje te je vidljivo zašto konvencije koje uređuju pitanje odgovornosti za štetu u odnosu na druge ICAO – ve konvencije imaju mali broj ratifikacija. Zrakoplov je stvar koja se, kao i svaka druga kvari, a u slučaju kada je operator prije polijetanja napravio sve provjere i utvrdio da je zrakoplov ispravan, nerealno je očekivati da on odgovara za štetu trećim osobama kada realno za tu štetu nije kriv. Međutim, isto tako treće osobe kojima je, na primjer, zrakoplov pao na kuću isto nisu krive za tu štetu te je logično očekivati da im se ta šteta i nadoknadi.

Smatram da bi daljnji razvoj na ovom polju trebao ići prema odgovornosti proizvođača zrakoplova, ali niti to nije najbolje rješenje jer većina današnjih zrakoplova su stara preko 20 godina pa nije realno očekivati da proizvođač odgovara za nešto što je proizveo tako davno, a pritom ni ne zna kako je taj zrakoplov tijekom tih 20 godina bio održavan. Dakle, vidimo kako je to delikatno područje i kako je teško naći rješenje i „krivca“ u situaciji kada, zapravo nitko nije kriv za štetu, a netko ju mora isplatiti. Stoga je razumljivo zašto se države suzdržavaju od ratifikacije konvencija koje uređuju to područje te je razumno pretpostaviti da s ovakvim rješenjima nije izgledno da će konvencije u neko skorije vrijeme skupiti potreban broj ratifikacija za stupanje na snagu.

Što se tiče situacije u kojoj je šteta na tlu prouzrokovana zrakoplovom u letu koji je zlouporabljen u terorističke svrhe, smatram da bi tu odgovornost trebala snositi država jednako kao i osobe, odnosno organizacije koje su izvele protupravni čin. Država je jer je propustila u zračnoj luci prepoznati teroriste i spriječiti ih da zlouporabe zrakoplov, odnosno ako je riječ o državi podrijetla terorista ili terorističke organizacije, jer je propustila prepoznati opasnost od mogućih napada i spriječiti svoje državljane od njihova počinjenja. Po istom principu nesprječavanja, smatram da bi trebali odgovarati članovi obitelji terorista jer su oni, u većini slučajeva, znali ili morali znati što njihov bližnji planira te su bile dužne to spriječiti.

U svakom slučaju smatram da će proći još dosta vremena prije nego što se izrodi sustav koji će zadovoljiti potrebe oštećenih, a biti prihvatljiv svim akterima. Do tada se moramo zadovoljiti postojećim nacionalnim i međunarodnim režimima.

LITERATURA

Knjige i članci

1. Abeyratne, R. Liability for third party damage caused by aircraft—some recent developments and issues. *Journal of Transportation Security* , (2009) 2, Issue 3; str. 91 – 105
2. Bukovac Puvača, Maja. Odgovornost Republike Hrvatske za štetu prouzročenu terorističkim aktom, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, (2006), 27.(1), str. 267 - 306
3. Bukovac Puvača, Maja. Odgovornost za štete prouzročene zloupotrebom zrakoplova, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*. - ISSN 0350-2058. - 58 (2008), 1/2 ; str. 583 – 616
4. Cookson, S. (2011). Zagreb, Tenerife and Cove Neck: Revisiting the Assumptions Underlying ICAO's Language Proficiency Program. 16th International Symposium on Aviation Psychology; str. 26-31
5. de Oliveira Dias, Murillo. Air Transportation in Brazil: São Paulo Congonhas Airport., *GSJ* (2020);, 8 Issue 2: str. 3244-2240
6. Hadfield, Gillian. The September 11th Victim Compensation Fund: „An Unprecedented Experiment in American Democracy“, University of Southern California Law School (Los Angeles), 2005
7. Ide, John Jay, The History and Accomplishments of the International Technical Committee of Aerial Legal Experts (C.I.T.E.J.A.), *Journal of Air Law and Commerce* (1932); 3, Issue 2, str. 27- 43
8. Kjellin, Henrik. The New International Regime for Third Party Liability, *Air and Space Law* (2008), 33, Issue 2; str. 63-80
9. Markić, Vesna. Odgovornost za štetu na zemlji koju prouzrokuje zrakoplov, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*. - ISSN 0584-9063. - 35 (1998), 3/4(51/52) ; str. 551-561
10. Mauritz, A. J.. Liability of the operators and owners of aircraft for damage inflicted to persons and property on the surface. *Meijers-reeks*. Shaker, Maastricht (2003)
11. Milde, Michael. Tenth International Conference on Air Law, Air and Space Law (1979), 4, Issue 1; str. 41 – 44

12. Murphy, S.. Terrorist Attacks on World Trade Center and Pentagon. American Journal of International Law (2002), 96, Issue 1; str. 237 - 235
13. Shan, Jialing. Aviation Insurance under the Modernization of Rome Convention 1952., McGill University (Montreal), 2011
14. Taylor, Frank. The Day a Team Died: The Classic Eye-Witness Account of Munich 1958. Souvenir Press, 2018
15. Wilkie, Christopher; Special Drawing Rights (SDRs), The First International Money; Oxford University Press Inc., New York; 2012

Pravni propisi

1. Air Transportation Safety and System Stabilisation Act of 2001
2. Final Report of The Special Master for the September 11th Victim Compensation Fund of 2001, 2004
3. ICAO Annex 17: Security
4. Konvencija o naknadi štete koju prouzroči zrakoplov trećim osobama, eng. Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties (General Risk Convention 2009)
5. Konvencija o naknadi štete trećim stranama koja proizlazi iz nezakonitog ometanja zrakoplova, eng. Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft (Unlawful Interference Compensation Convention 2009)
6. Konvencija o naknadi štete koju prouzroči strani zrakoplov trećim osobama na zemlji 1952, eng. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface (Rimska konvencija 1952)
7. Konvencija o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova, eng. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 1970
8. Protokol o izmjeni Rimske konvencije (Montrealski protokol 1978)
9. Uredba (EZ) br. 785/2004 od 21. travnja 2004.
10. The 9/11 Commission Report. United States Government Publishing Office, 2004; str.145
11. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14)
12. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (NN 132/98, 63/08, 134/09, 94/13)

Izvori sudske prakse

1. Appellate Division of the Supreme Court of New York, Fourth Department, Platt vs. Erie County Agricultural Society od 22. listopada 1914.
2. Louisiana Supreme Court, Southern Air Transportation vs. Gulf Airways Inc. od 25. travnja 1949.
3. Office of military commissions, MC FORM 458 JAN 2007, od 31. svibnja 2011
4. 8ª VARA FEDERAL CRIMINAL SEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO, N 000882378.2007.403.6181 od 8. kolovoza 2014.

Internetski izvori

1. Airbus fecha acordo para indenizar famílias de vítimas de acidente da TAM, dostupno na: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/12/airbus-fecha-acordo-para-indenizar-familias-de-vitimas-de-acidente-da-tam.html> , stranica posjećena 12. kolovoza 2023.
2. Current lists of parties to multilateral air law treaties, dostupno na: <https://www.icao.int/secretariat/legal/Lists/Current%20lists%20of%20parties/AllItems.aspx> , stranica posjećena 10. kolovoza 2023
3. Final report A - Nº 67/CENIPA/2009, dostupno na: https://web.archive.org/web/20191020210519/http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/en/3054ing_2007.pdf , stranica posjećena 10. kolovoza 2023.
4. How A USAF Convair C – 131D Samaritan Collided With A Munich Tram In 1960, dostupno na: <https://simpleflying.com/usaf-convair-samaritan-munich-tram-collision/> , stranica posjećena 4. lipnja 2023
5. How El Al Flight 1862 Became The Deadliest Aviation Disaster On Dutch Soil, dostupno na: <https://simpleflying.com/el-al-flight-1682-netherlands-crash-story/> , stranica posjećena 4. lipnja 2023
6. How many people were killed in the September 11 attacks?, dostupno na: <https://www.britannica.com/question/How-many-people-were-killed-in-the-September-11-attacks> , posjećeno 5. lipnja 2023.

7. Let 476: Zbog sudara aviona pre 45 godina Srbija tužena Sudu u Strazburgu, dostupno na: <https://www.slobodnaevropa.org/a/british-airways-tuzba-srbija-sudar-aviona-1976-zagreb/31474531.html>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.
8. Lokomotiv: The Team That Disappeared, dostupno na: <https://www.sportsnet.ca/hockey/nhl/lokomotiv-yaroslavl-team-disappeared/>, stranica posjećena 7. lipnja 2023.
9. Obvezna osiguranja u prometu, dostupno na: <https://gov.hr/hr/obvezna-osiguranja-u-prometu/1500>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.
10. Remembering the victims of Flight 93: What happened to the fourth plane on 9/11, dostupno na <https://ny1.com/nyc/all-boroughs/news/2021/09/10/remembering-the-victims-of-flight-93>, stranica posjećena 9. kolovoza 2023.
11. Remnants of a 1960 Park Slope plane crash hidden in plain sight in Brooklyn, dostupno na: <https://untappedcities.com/2022/12/16/park-slope-plane-crash-brooklyn/>, stranica posjećena 4. lipnja 2023.
12. Sea Gull Blamed for Jet Engine Blast on Takeoff, dostupno na <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2000-sep-27-me-27429-story.html>, stranica posjećena 7. lipnja 2023.
13. September 11 attacks: What happened on 9/11?, dostupno na: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-57698668>, stranica posjećena 9. kolovoza 2023.
14. Special Drawing Rights (SDR), dostupno na: <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>, stranica posjećena 9. lipnja 2023.
15. Što je bonus, a što malus i kako se određuju?, dostupno na: <https://www.uniqa.hr/fizicke-osobe/blog/zasto-je-autoosiguranje-obvezno-i-kako-ga-ugovoriti/cesta-pitanja/sto-je-bonus-a-sto-malus-i-kako-se-odredjuju/1548>, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.
16. TAM JJ3054 – MPF pede pena de ate 24 anos para responsaveis por acidente aereo que resultou na morte de 199 pessoas em 2007., dostupno na: https://www.mpf.mp.br/sp/migracao/sala-de-imprensa-unidadeprsp/noticias_prsp/07-04-14-tam-jj3054-mpf-pede-pena-de-ate-24-anos-para-responsaveis-por-acidente-aereo-que-resultou-na-morte-de-199-pessoas-em-2007, stranica posjećena 12. kolovoza 2023.

17. The five most common reasons for airliner disasters, dostupno na: <https://theconversation.com/the-five-most-common-reasons-for-airliner-disasters-50100> , stranica posjećena 10. kolovoza 2023.
18. The Postal History of ICAO: The Rome Convention and its modernization, dostupno na: https://applications.icao.int/postalhistory/the_rome_convention_and_its_modernization.htm , stranica posjećena: 9. lipnja 2023.
19. U sudaru zrakoplova iznad Vrbovca poginulo 176 ljudi (1976.), dostupno na: <https://povijest.hr/nadanasnjidan/u-sudaru-zrakoplova-iznad-vrbovca-poginulo-176-ljudi-1976/> , stranica posjećena 10. kolovoza 2023.
20. 1960 New York mid – air collision, dostupno na: https://en.wikipedia.org/wiki/1960_New_York_mid-air_collision , stranica posjećena 4. lipnja 2023
21. 2007 Africa One Antonov An-26 crash, dostupno na: <https://alchetron.com/2007-Africa-One-Antonov-An-26-crash> , stranica posjećena 6. lipnja 2023