

PRAVNI ASPEKTI UDARA PTICA U ZRAKOPLOVE

Iva Savić, dipl. iur. *

UDK : 347.824.4 :341.24

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: studeni 2011.

Udar ptica u zrakoplov u hrvatskom zračnom prometu događa se u prosjeku jednom na svakih tisuću letova. Iako u Hrvatskoj bez ljudskih žrtava, ovakvi događaji zračnim lukama i prijevoznicima uzrokuju često vrlo velike materijalne štete. S jačanjem zračnog prijevoza i porastom broja letova raste i vjerojatnost nezgoda i nesreća prouzročenih udarom ptica u zrakoplov. Danas se u zračnim lukama diljem svijeta broj takvih događaja bilježi u desecima tisuća na godišnjoj razini. Cilj ovoga rada jest analizirati domaće propise koji uređuju pitanja sigurnosti zračnog prometa iz aspekta opasnosti od udara ptica u zrakoplov te istražiti utjecaj međunarodnih propisa i propisa Europske unije na domaću regulativu. Pri tome autorica posebnu pozornost posvećuje pitanjima odgovornosti pojedinih subjekata zračnog prometa za štetu prouzrokovanu tim događajem. U radu se također analizira regulativa koja uređuje prava putnika u slučaju zrakoplovnih nesreća uzrokovanih udarima ptica u zrakoplov te obrađuje pitanje odgovornosti za štetu na tlu od zrakoplova u letu.

Ključne riječi: udar ptica u zrakoplov, sigurnost zračnog prometa, istraživanje nesreća i nezgoda, odgovornost zračne luke, operator, šteta na tlu

1. UVOD

Još osamdesetih godina 20. stoljeća znanstvenici su uočili opasnost od ptica za sigurnost zračnog prometa. U literaturi iz tog doba može se pročitati i tvrdnja da su "ptice jedna od najozbiljnijih i najpostojanijih prirodnih prijetnji zrakoplovima u zračnim lukama diljem svijeta".¹ Unatoč činjenici da je u posljednjih tridesetak godina svijest o tom problemu ojačala, unatoč iskustvu u njegovu

* Iva Savić, dipl. iur, asistentica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

¹ Michael, R. A., *Keep Your Eye On The Birdie: Aircraft Engine Bird Ingestion*, Journal of Air Law and Commerce, vol. 51, 1985./1986., str. 1007.

rješavanju te modernizaciji tehnologije i zračnog prometa, statistike pokazuju da se broj slučajeva udara ptica u zrakoplov već zadnjih dvadesetak godina ne smanjuje.² Međutim, moramo uzeti u obzir da je civilni zračni promet, osobito putnički, u tom vremenu višestruko porastao, pa je zbog povećanog broja operacija zrakoplova povećan i stupanj vjerojatnosti udara ptica u zrakoplov. Osim toga, statistike pokazuju da i u Europi i u SAD-u raste populacija velikih ptica koje su često uzrokom nesreća, što je dodatna otegotna okolnost.³ Zbog svega navedenog, uz pretpostavku da će zračni promet i dalje rasti, znanstvenici predviđaju da će u budućnosti ukupan broj udara ptica, kao i udio udara sa štetnim posljedicama, značajno porasti ako se ne ulože dodatni naponi radi sprečavanja te pojave.

Iako prema nekim statistikama čak 65 % udara ptica ne uzrokuje nikakvu štetu na zrakoplovu, sami troškovi njezine prevencije te izravne i neizravne materijalne štete koje nastaju u preostalih 35 % slučajeva mogu dosegnuti velike razmjere i velik su financijski teret za sve sudionike zračnog prometa. Prema matematičkim procjenama troškovi cijele svjetske zrakoplovne flote vezani uz udare ptica kreću se oko 1,2 milijarde američkih dolara godišnje.⁴ U najvećem broju slučajeva udar ptica u zrakoplov uzrokuje oštećenje prednjeg dijela zrakoplova, radarske kupole, trupa ili krila, a ako dođe do "usisavanja" ptica, šteta nastaje izravno na jednom ili više motora, čiji popravci ili zamjena mogu stajati i po nekoliko milijuna američkih dolara. U najgorim slučajevima može doći i do potpunog uništenja i gubitka zrakoplova. U slučaju da zrakoplov nije u vlasništvu prijevoznika, odnosno operatora, prijevoznik će ipak trpjeti štetu jer završetkom tog leta nastaju troškovi zbrinjavanja putnika i uzrokuju se daljnji problemi u redu letenja - nova kašnjenja i otkazivanja planiranih letova, gubitak dobrog ugleda itd. Iako u manjem broju slučajeva, udar ptice u zrakoplov također može prouzročiti i ljudske žrtve, kako među članovima posade i

² Dekker, A.; Gasteren, H. i dr., *The European Space Agency's FlySafe project, looking at the bird strike problem from another perspective*, IBSC 28/WP, Brasil, 24. - 28. 11. 2008., http://www.int-birdstrike.org/Brasil_Papers/IBSC28_WP16.pdf, 30. rujna 2011., str. 5.

³ Kitowski, I., *Civil and Military Birdstrike in Europe: An Ornithological Approach*, Journal of Applied Sciences, vol. 11, br. 1, 2011., str. 6.

⁴ Allan, J. R., *The Costs Of Bird Strikes And Bird Strike Prevention*, USDA National Wildlife Research Center Symposia, Human Conflicts with Wildlife: Economic Considerations, University of Nebraska - Lincoln, 2000., <http://digitalcommons.unl.edu/nwrhumanconflicts>, 30. rujna 2011., str. 147 i 149.

putnicima na zrakoplovu koji je pretrpio udar ptica, tako i na tlu.⁵ Razumljivi su stoga briga zbog ovog problema i naponi koji se ulažu u njegovo uklanjanje kroz znanstvena i tehnološka dostignuća, kao i potreba za jasnom pravnom regulativom koja će propisati standarde i pravila ponašanja za sve subjekte u zračnom prometu koji su izloženi toj opasnosti.

2. PRAVNA REGULATIVA KAO PREDUVJET SIGURNOG ZRAČNOG PROMETA

Sigurnost zračnog prometa osnovni je preduvjet redovitog pružanja usluga zračnog prijevoza putnika i tereta diljem svijeta. Velik broj propisa koji donosi minimalne tehničke standarde za zrakoplove i svaku njihovu komponentu i opremu, koji propisuje uvjete i pravila o edukaciji ljudi i organizacija koji rade u zračnoj industriji, također jednim dijelom uređuje i specifična pitanja koja su izravno povezana s problemom ptica u zračnim lukama i opasnošću od udara ptica u zrakoplov. Rad će se u nastavku baviti analizom domaćih propisa koji uređuju ovo pitanje, koncentrirajući se na uloge i obveze pojedinih subjekata koji su konstantno izloženi riziku udara ptica u zrakoplov. Prije te analize ukratko će biti izloženi međunarodni propisi i standardi te propisi Europske unije radi davanja sažetog komparativnog prikaza postojeće regulative i sagledavanja ovog problema na široj, globalnoj razini.

2.1. Međunarodni propisi

2.1.1. Čikaška konvencija i međunarodni standardi sigurnosti

Međunarodni standardi sigurnosti i preporučena praksa koje propisuje Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (dalje u tekstu: ICAO), tzv. *Standards and Recommended Practices* (SARPs) pružaju temelj za postizanje visokog

⁵ Tako su u Australiji u razdoblju od 2002. do 2009. godine na ukupno 9 287 slučajeva udara ptica u zrakoplov bile samo četiri nesreće u kojima je bilo ozlijeđenih. Vidi Australian Government, Australian Transport Safety Bureau, ATSB Transport Safety Report, Aviation Research and Analysis Report - AR-2009-064 Final, Australian aviation wildlife strike statistics: Bird and animal strikes 2002 to 2009, <http://www.atsb.gov.au/publications/2009/ar2009064.aspx>, 30. rujna 2011., str. 23.

stupnja sigurnosti zračnog prijevoza na globalnoj razini. Standardi i preporučena praksa sadržani su u dodacima (aneksima) uz Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija), za čiju je implementaciju potrebno da ih države ugrade u domaće propise, odnosno da domaće propise usklade s njima.⁶ Međutim, iako su države članice Čikaške konvencije, među kojima i Republika Hrvatska, obvezne primjenjivati SARP, one imaju pravo isključiti njegovu primjenu i o tome obavijestiti ICAO (čl. 38. Čikaške konvencije). Zbog te je mogućnosti država potpuno usvajanje jedinstvenih pravila na globalnoj razini dovedeno u pitanje.

Međunarodni standardi i praksa - SARP - sadržani su i u Dodatku XIV uz Čikašku konvenciju (Aerodromi), koji u *vol. I* propisuje uvjete i standarde za međunarodne aerodrome. Kako se u okviru uputa za održavanje aerodroma nalaze i preporuke za eliminaciju i sprečavanje opasnosti od ptica, možemo reći da SARP posredno uređuje i pitanje udara ptica u zrakoplov, međutim ne i odgovornosti za eventualno nastalu štetu. U skladu sa SARP-om, države bi trebale utvrditi nacionalne programe evidentiranja slučajeva udara, a tamo gdje je to potrebno, poduzeti aktivnosti radi smanjenja broja ptica njihovim odvlačenjem od dolaska i zadržavanja na aerodromima i okolici te uklanjanjem i sprečavanjem nastanka novih odlagališta otpada i sličnih mjesta iz blizine aerodroma.⁷ Kao što ćemo vidjeti u nastavku, te preporuke danas su višestruko premašene programima i mjerama koje se poduzimaju u rješavanju problema ptica, međutim treba uzeti u obzir da su to prve preporuke takve vrste te da su donesene još davne 1951. godine.

Osim kroz donošenje međunarodnih standarda sigurnosti, ICAO se mnogo više posvetio problemu ptica putem usvajanja raznih priručnika i uputa, koji nisu pravno obvezujući, ali svojom stručnošću i autoritetom itekako mogu pridonijeti sigurnom zračnom prijevozu bez opasnosti od udara ptica. Među ICAO-ovim propisima koji se bave problemom ptica u zračnim lukama bitni su sljedeći dokumenti:

1. Priručnik o uslugama u zračnim lukama, čiji je 3. dio (*Bird Control and Reduction*) namijenjen zračnim lukama kojima pruža pomoć i daje savjete za

⁶ The Convention on International Civil Aviation, Chicago, 7. 12. 1944. (Konvencija je stupila na snagu 4. 4. 1947.), <http://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>, 18. srpnja 2012.

⁷ Detaljnije vidi Abeyratne, R., *Bird Strikes Against Aircraft - Issues of Liability*, Transport Law Journal, *vol. 29*, 2001./2002., str. 67.

usvajanje i provođenje programa kontrole ptica, ali i za poduzimanje konkretnih mjera koje će zračne luke učiniti manje atraktivnima za ptice⁸ i

2. Priručnik o planiranju zračnih luka, koji u 2. dijelu (*Land Use and Environmental Control*) kroz pojedina pitanja o planu izgradnje i korištenju zemljišta uz zračnu luku upozorava na probleme ptica i opasnost koju one predstavljaju za zračni promet. Ta pitanja pojedinačno su analizirana u dodatku uz Priručnik (*Appendix 2*), koji sadržava jednostavan popis oblika i načina uporabe zemljišta u blizini zračnih luka koji su označeni kao prihvatljivi odnosno neprihvatljivi, ovisno o njihovoj utjecaju na pojavu i boravak ptica i drugih životinja u zračnim lukama.⁹

Iako je ICAO utemeljio neke standarde i praksu kao međunarodne (u okviru Dodatka XIV), najveći dio praktičnih rješenja za borbu s pticama ostao je ipak samo u obliku savjeta, pa je državama i drugim zainteresiranim subjektima preostalo da pronađu najbolje metode i sredstva. Za kraj još treba spomenuti da ICAO od 1965. skuplja podatke o slučajevima udara ptica u zrakoplov, a od 1980. upravlja jedinstvenim obavještajnim sustavom putem kojeg se vodi evidencija svih takvih slučajeva (*ICAO Bird Strike Information System*, skraćeno IBIS). Primarna zadaća IBIS-a jest prikupljati i analizirati podatke o udarima ptica radi boljeg razumijevanja i otklanjanja tog problema na globalnoj razini. Podaci se prikupljaju od država članica ICAO-a koje obavijesti i podatke u sustav šalju dobrovoljno.¹⁰

2.1.2. Propisi Europske unije

Neovisno o radu ICAO-a na standardima sigurnosti zračnog prometa, Europska unija (dalje u tekstu: EU) također, u skladu s razvojem jedinstvene europske zračne politike i zračnog prava, stvara vlastita pravila o sigurnosti. Međutim, treba istaknuti da unatoč velikom opsegu područja obuhvaćenih zračnom regulativom EU-a, na razini EU-a nije usvojen ni jedan propis koji sadržava jedinstvena pravila o mjerama i postupcima pri suočavanju s opasnošću ptica u zračnim lukama. Ipak, svijest o problemu udara ptica u zrakoplov

⁸ Airport Service Manual, Doc. 9137-AN/898, 3rd edition, 1991.

⁹ Airport Planning Manual, Doc. 9184-AN/902, 3rd edition, 2002.

¹⁰ Više o IBIS-u vidi u: Pinos, A., *Fifteen Years of Data Collection by the ICAO Bird Strike Information System (IBIS)*, Bird Strike Committee Europe, BSCE 23/WP 3, London, 13. - 17. 5. 1996., http://www.int-birdstrike.org/London_Papers/IBSC23 WP20.pdf, 30. rujna 2011.

dakako postoji, pa je EU uložio određene napore i donio pojedine propise koji se posredno, u manjoj ili većoj mjeri, bave tim pitanjem.

Od 2010. nadležnost u praktički svim pitanjima sigurnosti zračnog prometa na razini EU-a ima Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu: EASA).¹¹ Iako nema ovlast donošenja obvezujućih propisa, njezin *soft law* sadržan u stvorenim standardima sigurnosti zapravo je ono što Europska komisija i Parlament kasnije usvajaju kao uredbе i direktive u području zrakoplovne sigurnosti.¹² Tako će se u nekolicini propisa EU-a naći brojna tehnička pravila za certifikaciju zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, koja pri postavljanju standarda izgleda, veličine, težine, izdrživosti i drugih svojstava trupa, krila, motora i slično uzimaju u obzir i rizik mogućih posljedica od udara ptica. Dva temeljna propisa - Uredba 2042/2003 i Uredba 1107/2003 - podložna su konstantnim izmjenama koje donose nove, uvijek strože standarde.¹³ Standardi se u pravilu ne primjenjuju retroaktivno, već samo na nove modele zrakoplova i opreme. Tehnički standardi i propisi u području civilnog zrakoplovstva izjednačeni su na razini svih država članica EU-a, što je osnova za ostvarenje jedinstvene razine sigurnosti zračnog prometa na području cijele Unije.¹⁴ Kako za zrakoplove i

¹¹ Uredbom 216/2008 EASA-i su podijeljene ovlasti radi osiguranja sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu. Vidi Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC, [2008] OJ L 79, str. 1. Uredba je izmijenjena i dopunjena Uredbom 690/2009, [2009] OJ L 199, str. 6 i Uredbom 1008/2009, [2009] OJ L 309, str. 51.

¹² Popis i sadržaj EASA-inih standarda certifikacije dostupan je na: <http://www.easa.eu.int/agency-measures/certification-specifications.php>, 30. rujna 2011.

¹³ Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks, [2003] OJ L 315, str. 1. Uredba je izmijenjena i dopunjena nekoliko puta (Uredbom 376/2007, Uredbom 707/2006, Uredbom 1056/2008, Uredbom 127/2010 i Uredbom 962/2010). Commission Regulation (EC) No 1702/2003 of 24 September 2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations, [2003] OJ L 243, str. 6, s izmjenama i dopunama u Uredbi 381/2005, Uredbi 706/2006, Uredbi 335/2007, Uredbi 375/2007, Uredbi No 287/2008, Uredbi 1057/2008 i Uredbi 1194/2009.

¹⁴ Uredba 3922/91 o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva - Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the

druge proizvode, dijelove i uređaje, tako vrijedi i za osoblje i organizacije koji su uključeni u operacije zrakoplova; projektiranje, održavanje i rad zračnih luka te osoblje i organizacije uključene u sve te djelatnosti. Relevantni dijelovi tih tehničkih propisa bit će analizirani u okviru prikaza prava i obveza subjekata zračnog prometa prema domaćim propisima (v. *infra*, 2.2.).

Od preostalih propisa EU-a propis koji izričito pozornost poklanja problemu udara ptica u zrakoplov jest Direktiva 2003/42/EZ o izvještavanju o događajima u civilnom zrakoplovstvu.¹⁵ Direktivom 2003/42 svim je osobama koje su u okviru obavljanja zadaća iz svoje nadležnosti sudjelovale u nekom događaju koji ugrožava sigurnost, ili doznale za takav događaj, propisana obveza da nadležnom tijelu podnesu izvješće o tome. Među događajima koji zahtijevaju podnošenje izvješća izričito je naveden i “udar ptica koji se očitovao u šteti na zrakoplovu ili u gubitku ili neispravnosti bilo koje nužne funkcije” (Dodatak I uz Direktivu 2003/42), a osobe koje imaju tu obvezu su operator ili zapovjednik zrakoplova; osoba koja obavlja poslove konstruiranja, proizvodnje i održavanja zrakoplova; osoba koja potpisuje potvrdu o provjeri plovidbenosti ili potvrdu o vraćanju u upotrebu zrakoplova; kontrolor zračne plovidbe; upravitelj zračne luke i dr. (vidi čl. 4. st. 1. Direktive). Izvješća se podnose neovisnom tijelu koje određuje svaka država članica EU-a (civilne zrakoplovne vlasti, istražno tijelo i tomu slično), čija je zadaća prikupljati, statistički obrađivati i čuvati te podatke. Takvi podaci prosljeđuju se u središnju bazu podataka i svim potencijalno zainteresiranim subjektima. Detaljnija postupovna pravila sadržana su u Uredbi 1321/2007 i Uredbi 1330/2007.¹⁶ Smisao ovakvog sustava izvješćivanja i razmjene infor-

harmonization of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation, [1991] OJ L 373, str. 4. Uredba je izmijenjena i dopunjena Uredbom 1592/2002, Uredbom 1899/2006, Uredbom 1900/2006, Uredbom 8/2008 i Uredbom 859/2008. Pročišćeni tekst Uredbe na engleskom jeziku dostupan je na <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1991R3922:20080920:EN:PDF>, 30. rujna 2011.

¹⁵ Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation, [2003] OJ L 167, str. 23.

¹⁶ Commission Regulation (EC) No 1321/2007 of 12 November 2007 laying down implementing rules for the integration into a central repository of information on civil aviation occurrences exchanged in accordance with Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council, [2007] OJ L 294, str. 3; Commission Regulation (EC) No 1330/2007 of 24 September 2007 laying down implementing rules for the dissemination to interested parties of information on civil aviation occurrences referred to in Article 7(2) of Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council, [2007] OJ L 295, str. 7.

macija jest bolja edukacija osoblja u zračnom prometu na razini cijelog EU-a te prevencija istih ili sličnih budućih događaja. Međutim, valja reći da se zbog nepotpune efikasnosti u provedbi ovih rješenja u nekim državama članicama, europska tijela i agencije i dalje pretežito oslanjaju na statistiku IBIS-a.

Osim Direktive 2003/42 valja još spomenuti Uredbu 996/2010 o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu.¹⁷ Ova Uredba propisuje da je za svaku nesreću i nezgodu zrakoplova u EU-u, neovisno o vrsti operacije, vrsti zrakoplova i slično, neovisno tijelo civilnog zrakoplovstva obvezno provesti istragu, koja može biti izvorom bitnih i korisnih informacija za buduća postupanja i sprečavanje novih nesreća. U odnosu na raniju Direktivu 94/56 koja je uređivala ta pitanja, nova Uredba stavlja jači naglasak na važnost statistike te tako uređuje osnivanje Europske mreže istražnih tijela civilnih zrakoplovnih vlasti (*European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities*). Mreža omogućuje bolju koordiniranost u provedbi istraga te osigurava užu suradnju istražnih vlasti država članica. Osim toga, putem mreže financira se edukacija i osposobljavanje istražitelja te jačanje njihove nezavisnosti. Najveća vrijednost vođenja takvih evidencija jest mogućnost da na temelju rezultata provedenih istraga i skupljenih informacija nacionalna istražna tijela mogu donijeti formalne preporuke, koje se također podnose u središnji repozitorij (bazu). Ta baza podataka služi kao forum za EASA-u i nadležna nacionalna tijela koja putem nje mogu izmjenjivati podatke i osigurati implementaciju novih znanja i preporuka. Osim toga, nacionalna tijela dužna su o događajima obavijestiti i ICAO, čime se postiže puna suradnja na međunarodnoj razini.

Nepostojanje jedinstvenog pristupa koji bi osigurao otklanjanje problema ptica u zračnim lukama očit je i na razini EU-a. Osnovni razlog nemogućnosti pronalaženja načina za otklanjanje tog problema jest specifičan geografski položaj svake zračne luke, koji za sobom nosi i specifičnu floru i faunu, meteorološke uvjete i niz drugih faktora koji zahtijevaju pojedinačni pristup. Međutim, koliko je vidljivo iz analize prijedloga i drugih pripremnih akata, u EU-u također nije postojao ni interes, a kamoli konsenzus za usvajanje jedinstvenih propisa o pitanjima opasnosti ptica za zračni promet. Stoga, na neobvezujućoj razini, državama i zračnim lukama ostaje slijediti preporuke ICAO-a ili stvarati vlastite propise u toj sferi.

¹⁷ Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC, [2010] OJ L 295, str. 35.

2.2. Domaći propisi

Zakon o zračnom prometu (Narodne novine, br. 69/2009 i 84/2011; dalje u tekstu: ZZP) temeljni je propis na kojem počiva sigurnost zračnog prometa u RH. ZZP sadržava brojne odredbe koje samo u osnovnim crtama uređuju obveze, prava i odnose unutar sektora zračnog prometa te uvjete pružanja usluga zračnog prijevoza u pogledu sigurnosti. Na taj način ostavljeno je prostora da se podzakonskom regulativom i internim aktima pojedinih tijela iz ovog sektora precizno uredi mnoštvo pitanja koja su važna za siguran zračni promet, pa tako i pitanja vezanih uz postupanje s problemom ptica u području zračnih luka.

Prema ZZP-u, u cilju postizanja više razine sigurnosti u zračnom prometu, Vlada RH na prijedlog Povjerenstva za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu donosi "Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu" (čl. 56. st. 1. ZZP-a).¹⁸ Međutim, daleko od ovog ponajprije političkog, deklaratornog dokumenta, postoji cijeli niz zakonskih i podzakonskih propisa koji kroz detaljna tehnička i pravna pravila teže ostvarenju sigurnog zračnog prometa u svakom najmanjem aspektu, pa tako i kad je riječ o problemu ptica u zračnim lukama i opasnosti koja od njih prijeti. To su redom sljedeći propisi:

- Pravilnik o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (Narodne novine, br. 124/2009 i 84/2010)
- Pravilnik o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (Narodne novine, br. 117/2009)
- Pravilnik o certifikaciji zrakoplova, te projektnih i proizvodnih organizacija (Narodne novine, br. 134/09 i 57/2010) i Pravilnik o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o ovlaštenju organizacija i osoblja uključenih u te poslove (Narodne novine, br. 115/2009, 152/2009, 72/2010 i 139/2010)
- Pravilnik o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost te nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova (Narodne novine, br. 138/2009)
- Pravilnik o aerodromima (Narodne novine, br. 64/2010), Pravilnik o uvjetima kojima mora udovoljavati operator aerodroma za izdavanje te način izdavanja svjedodžbe aerodroma (Narodne novine, br. 64/2010 i 107/2010)

¹⁸ Valja napomenuti da na sadržaj Nacionalnog plana i njegovu efikasnu primjenu može utjecati i Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo, koja prati njegovu provedbu te, ako je potrebno, daje inicijativu za njegovu izmjenu (čl. 56. st. 2. ZZP-a).

i Pravilnik o održavanju i pregledanju aerodroma te mjerama potrebnim za njegovu sigurnu uporabu (Narodne novine, br. 65/2005) te

- Pravilnik o dozvolama i ovlaštenjima kontrolora zračnog prometa (Narodne novine, br. 11/2010).

Pravilnici navedeni pod prve četiri točke hrvatska su verzija, odnosno prijevod regulative EU-a o kojoj je bilo riječi u prethodnom poglavlju. Riječ je o osnovnim propisima koji pružaju okvir za ujednačavanje sigurnosne politike i prava u europskom zračnom prometu, a kojeg je i Hrvatska postala dijelom.¹⁹ Oni propisuju jedinstvene tehničke standarde za cijelu zračnu industriju, a neki od njih u određenoj mjeri uzimaju u obzir i opasnost od ptica za zračni prijevoz. Posljednji od tih pravilnika propisuje obvezu provođenja istrage i podnošenja izvješća nakon provedene istrage za svaki događaj koji ugrožava sigurnost te za nesreće i ozbiljne nezgode zrakoplova, pa tako i za slučaj udara ptica u zrakoplov. Sve što je ranije rečeno o europskim propisima koji uređuju ta pitanja (Direktiva 2003/42 i Uredba 996/2010) vrijedi i za njihove “hrvatske pandane” (v. *supra*, 2.1.2.).²⁰ Međutim, preostala četiri pravilnika (navedena u posljednje dvije točke popisa) uređuju pitanja sigurnosti iz aspekta aerodroma, odnosno zračnih luka, i njihovih operatera te kontrolora zračne plovidbe, i nisu preuzeta niti su rađena po uzoru na propise EU-a, već se oslanjaju na međunarodne standarde i praksu ICAO-a.²¹ O njima će biti više riječi u nastavku.

¹⁹ Europska unija i njezinih 27 država članica zaključili su 2006. s 11 europskih država, među kojima je i Hrvatska, Međunarodni sporazum o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora. Tim se sporazumom RH obvezala harmonizirati cjelokupnu domaću zračnu regulativu s regulativom EU-a, a nakon završetka procesa postaje dijelom jedinstvenog “zajedničkog zračnog tržišta”. Vidi Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, The Republic of Bulgaria, The Republic of Croatia, The Former Yugoslav Republic of Macedonia, The Republic of Iceland, The Republic of Montenegro, The Kingdom of Norway, The Republic of Serbia and The United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA). Više o postavkama ECAA sporazuma i njegovoj primjeni vidi u: Savić, I.; Kapetanović, A., *Reaching for the European Sky*, Poredbeno pomorsko pravo/Comparative Maritime Law, vol. 50, br. 165, 2011., str. 195 - 216.

²⁰ Pravilnik o izvješćivanju i istraživanju događaja koji ugrožavaju sigurnost te nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova, rađen je po uzoru na tada važeću Direktivu 94/56, koja je nekoliko mjeseci nakon usvajanja Pravilnika opozvana i zamijenjena novom Uredbom 996/2010.

²¹ Na ovom mjestu valja objasniti da između pojmova “aerodrom” i “zračna luka” postoji i terminološka, i faktična razlika. Sukladno hrvatskim propisima, aerodrom (eng. *aerodro-*

2.2.1. Subjekti odgovorni za siguran zračni promet

Sukladno ZZZP-u svi subjekti u čijoj je nadležnosti obavljanje nekog posla koji je preduvjet za pružanje usluge zračnog prijevoza i odvijanje zračnog prometa dužni su obavljati te poslove i pružati svoje usluge sigurno te su za to izravno odgovorni (čl. 55. st. 2.). Zakon navodi sljedeće pravne i fizičke osobe:

- organizacije za osposobljavanje
- operatore zrakoplova
- organizacije za održavanje i upravljanje održavanjem zrakoplova
- organizacije odgovorne za dizajn tipa i/ili proizvodnju zrakoplova
- pružatelje usluga u zračnoj plovidbi i
- (certificirane) aerodrome.

Ova odredba dobiva smisao ako je promotrimo kao polazište od kojeg je zakonodavac svim poduzetnicima iz sektora zračnog prometa nametnuo obvezu da svoj posao obavljaju sigurno. Iz nastavnih odredbi ZZZP-a proizlazi da su oni svi dužni uspostaviti sustav upravljanja sigurnošću te osigurati primjenu tog sustava. Sastavni dio svakog sustava čini i priručnik koji sadržava cijeli niz kategorija bitnih za osiguranje sigurnosti u zračnom prometu.²² Svojevrсни nadzor nad donošenjem i provedbom sustava ima Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo (dalje u tekstu: ACZ) (čl. 56. st. 3. ZZZP-a).

me) je "određeno područje na zemlji ili vodi (uključujući sve objekte, instalacije i opremu) namijenjeno u potpunosti ili djelomično za kretanje, uzlijetanje, slijetanje i boravak zrakoplova" (čl. 2. toč. 1. ZZZP-a; i Pravilnik o aerodromima sadržava istu ovakvu definiciju aerodroma, vidi čl. 2. st. 1. toč. 1.). Zračna luka (eng. *airport*) je "aerodrom posebno prilagođen za usluge u zračnom prijevozu" (čl. 2. toč. 89. ZZZP-a; Pravilnik o aerodromima i ovdje također na isti način ponovno definira zračnu luku, vidi čl. 2. st. 1. toč. 96.). Iz ovoga proizlazi da je pojam aerodroma širi od pojma zračne luke, pa stoga zakonska rješenja koja se odnose na (sve) aerodrome vrijede i za zračne luke, osim ako za potonje ne postoje posebna rješenja. S obzirom na to da se u radu problem obrađuje, među ostalim, iz aspekta zračnih luka, kroz tekst će sustavno biti korišten pojam zračne luke, dok će se pojam aerodroma koristiti samo u slučajevima citiranja domaćih i međunarodnih propisa.

²² Priručnik, među ostalim, sadržava *operativne procedure zrakoplovnog subjekta i postupke za njihovu primjenu; praćenje i nadzor svih područja operacija; prepoznavanje opasnosti i procjenu i ublažavanje rizika; prikupljanje podataka o nesrećama, ozbiljnim nezgodama i događajima povezanim sa sigurnošću; način izvješćivanja i predlaganja korektivnih akcija; osobe odgovorne za izvješćivanje o događajima povezanim sa sigurnošću; analiziranje događaja povezanih sa sigurnošću s naglaskom na prepoznavanje njihovih uzroka; te mjere za nepredviđene slučajeve.* (čl. 57. ZZZP-a).

Međutim, ovoj listi subjekata također treba dodati još nekoliko relevantnih aktera iz područja zračnog prometa i zrakoplovne sigurnosti, koji mogu biti (ne)posredno odgovorni i za upravljanje problemom ptica u hrvatskim zračnim lukama i za njegovo rješavanje. To su:

- *Hrvatska Agencija za civilno zrakoplovstvo*, nadležna za:
 1. izdavanje svjedodžbi, dozvola i potvrda zrakoplovima i organizacijama (certificiranje)²³
 2. nadzor i inspekciju sigurnosti zračnog prometa (čl. 5. st. 7. toč. 13. ZZP-a) i
 3. prikupljanje i analizu izvješća te izradu statističkog pregleda događaja koji ugrožavaju sigurnost, uključujući i sudar zrakoplova s pticama.²⁴

U kontekstu pitanja udara ptica u zrakoplov bitnom smatramo ovlast ACZ-a da izdaje naredbe o zrakoplovnoj sigurnosti i sigurnosne direktive (čl. 5. st. 15. ZZP-a).²⁵ U skladu sa ZZP-om direktiva je “dokument koji izdaje Agencija i koji sadrži obvezujuću aktivnost čije poduzimanje se nalaže onome kome je usmjerena kako bi se osigurala ili ponovno uspostavila prihvatljiva razina sigurnosti odnosno zaštite zračnog prometa, kada postoje dokazi na temelju kojih se može zaključiti da su iste ugrožene”. Iako nigdje nije izričito predviđeno da ACZ može izdati direktivu kojom operatorima zračnih luka daje određene upute za postupanje u slučaju neposredne opasnosti od ptica, ne vidimo razlog zbog kojeg ona tako nešto ne bi mogla učiniti jer je upravo svrha tog dokumenta

²³ Čl. 4. Pravilnika o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova (...) u vezi s čl. 5. st. 7. ZZP-a.

²⁴ Čl. 6. - 8. i Aneks I Pravilnika o izvješćivanju i istraživanju (...). U vezi s time treba spomenuti i da ACZ ima ovlast, ako se ne složi s procjenom istrage i izvješćem, osobi koja je podnijela izvješće odrediti dodatne aktivnosti i mjere koje smatra potrebnima.

²⁵ Dvojbeno je, iz perspektive hrvatskog pravnog poretka, korištenje instrumenta pod nazivom “direktiva”. Može se pretpostaviti da je pri pisanju Zakona o zračnom prometu i njegova usklađivanja s europskom pravnom stečevinom zakonodavac “posudio” engleski termin za taj pravni instrument. Iz definicije pojma direktive prema ZZP-u (čl. 2. st. 7a) proizlazi da je zapravo riječ o naredbi, odnosno odluci obvezujućeg karaktera. Međutim, primjer ove direktive nije izoliran slučaj: ZZP na istom mjestu govori i o “direktivama o plovidbenosti” te “direktivama u području zaštite civilnog zračnog prometa” (čl. 15. st. 5.). Za razliku od ZZP-a, pri pisanju Pravilnika o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda (...) (Narodne novine, br. 115/2009) engleski izraz *airworthiness directive* preveden je i usvojen kao “naredba o plovidbenosti” (čl. 3., mjera M.A.301 i dalje), što smatramo primjerenijim hrvatskom izričaju i pravnoj terminologiji. Nadalje dodatno zbunjuje činjenica da sigurnosne direktive koje izdaje ACZ označava kao “*Air Safety Order*”, a što bi prema ZZP-u bile naredbe o sigurnosti (vidi čl. 5. st. 15. ZZP-a).

osigurati provođenje aktivnosti koja je potrebna “kako bi se osigurala ili ponovno uspostavila prihvatljiva razina sigurnosti”. Stoga, ako ACZ u provedbi nadzora sigurnosti zračnog prometa u nekoj zračnoj luci uoči lošu praksu, teoretski bi joj mogla izdati direktivu ili naredbu kojom bi naredila otklanjanje uočenih nepravilnosti.²⁶ Na taj način, pojedinačno krojenim pristupom, moglo bi se pomoći rješavanju problema udara ptica u zrakoplov u hrvatskim zračnim lukama. Dodatno jamstvo jest što bi adresati koji ne bi postupali sukladno izdanim naredbama i direktivama mogli biti kažnjeni novčanim kaznama (čl. 160. ZZP-a).

- *Povjerenstvo za upravljanje sigurnošću u zračnom prometu* ima zadaću nadzirati provedbu Nacionalnog programa sigurnosti i donositi odluke o obvezi provedbe preventivnih mjera za otklanjanje opasnosti za sigurnost zračnog prometa (čl. 58. ZZP-a).
- *Agencija za istraživanje* obavlja poslove istraživanja nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova, što uključuje i događaje nastale zbog udara ptica u zrakoplov. Istraga uključuje prikupljanje, pohranjivanje i analiziranje informacija, utvrđivanje činjenica i okolnosti pod kojima se nesreća/nezgoda dogodila, izradu završnog izvješća i predlaganje sigurnosnih preporuka odnosno mjera radi povećanja zrakoplovne sigurnosti i sprječavanja budućih takvih događaja.²⁷

Kratkim upućivanjem na ova tijela htjeli smo skrenuti pozornost na činjenicu da sva odgovornost nije uvijek u rukama onih koji se neposredno nađu u opasnosti od udara ptica - operatorima zrakoplova i zračnih luka - već da postoji niz subjekata koji raspolažu sredstvima koja mogu pomoći u rješavanju problema koji ptice predstavljaju za zračni promet te stoga imaju i odgovornost za upotrebu tih sredstava.

²⁶ ACZ je u svibnju 2011. izdao direktivu ASO-2011-004 kojom su uređeni uvjeti i način na koji pružatelj usluga zrakoplovnog informiranja (AIS) u RH objavljuje podatke putem objedinjenog paketa zrakoplovnih informacija (IAIP). Tom je direktivom, među ostalim, predviđen i način objavljivanja podataka koji se odnose na migracije ptica i područja s osjetljivom faunom (poglavlje ENR 5.6.) te indeks karte ruta s migracijama ptica (ENR 6.2.).

²⁷ Čl. 15. st. 4. Pravilnika o izvješćivanju i istraživanju (...). Agencija za istraživanje jest upravo ono neovisno tijelo koje sukladno Direktivi 2003/42/EZ određuje svaka država članica.

3. MJERILA ZA ODREĐIVANJE ODGOVORNE OSOBE ZA ŠTETU NASTALU ZBOG UDARA PTICA U ZRAKOPLOV

Od prvog fatalnog slučaja udara ptica u zrakoplov prošlo je gotovo sto godina. Kad su određivali tko je odgovoran za štete nastale zbog udara ptica u zrakoplov, sudovi su donosili različite odluke. Sudska praksa hrvatskih sudova u ovom je području vrlo skromna te nije dostatna da na temelju nje analiziramo njezin razvoj. Međutim, najbolji primjer za razvoj novih promišljanja o obvezama i odgovornostima pojedinih tijela i pojedinaca, i proces te promjene, daje nam sudska praksa američkih sudova. Do polovice osamdesetih godina 20. stoljeća američki su sudovi u pravilu utvrđivali Sjedinjene Američke Države odgovornima za štetu nastalu zbog udara ptica u zrakoplov. Oni su pritom polazili od toga da zrakoplov kojem su nadležne američke vlasti izdale svjedodžbu o plovidbenosti mora izdržati udar ptica. Stoga, ako zrakoplov nije izdržao udar ptica, znači da nije ni smio dobiti svjedodžbu, iz čega proizlazi da SAD nije upotrijebio dužnu pažnju pri izdavanju svjedodžbe takvom zrakoplovu i stoga se ima smatrati odgovornim.²⁸ Međutim, ta je praksa prestala 1984., kada je Vrhovni sud SAD-a u jednom predmetu presudio da vlada ne može biti odgovorna zbog nepažljivog izdavanja svjedodžbi zrakoplovima jer je dužnost Savezne uprave za civilno zrakoplovstvo (*Federal Aviation Authorities*, skraćeno FAA) promovirati, a ne jamčiti sigurnost u zračnom prijevozu.²⁹ U međuvremenu su se pojavile i sudske odluke u kojima su suci primijenili drukčiji pristup i pozornost preusmjerili na postupke operatora zračnih luka te tako njih počeli utvrđivali odgovornima u pojedinim slučajevima udara ptica.³⁰

Osnovna pitanja koja se postavljaju pri utvrđivanju (postojanja) odgovornosti odnose se na mjesto i vrijeme nastanka štetnog događaja (udara ptica). Ona smjeraju na utvrđivanje dviju bitnih činjenica: je li se nesreća dogodila na području zračne luke i u kojoj fazi leta je došlo do udara.³¹ Dakako, u nastavku je

²⁸ Vidi Michael, *op. cit.* u bilj. 1, str. 1013 - 1014.

²⁹ *United States v. S.A. Empresa de Viacao Aerea Rio Grandense (Varig Airlines)*, 104 S. Ct. 2755 (1984). Vidi Michael, *op. cit.* u bilj. 1, str. 1030.

³⁰ Tako u slučaju *Safeco (Safeco Insurance Co. v. City of Watertown)*, 529 F. Supp. D.S.D. 1981), New Haven (*Insurance Co. of North America v. City of New Haven*, 574 F. Supp., D. Conn. 1983) i dr.

³¹ Sporno je može li se govoriti o odgovornosti, i čijoj odgovornosti, ako do udara ptica dođe izvan granica zračne luke. Više o tome vidi Matijaca, A., *Bird strike outside airport boundaries*, IBSC 26/WP-LE1, Warsaw, 5. - 9. 5. 2003., <http://www.birdstrike.it/birdstri->

bitno utvrditi i u koje doba dana se dogodio udar, kakve su vremenske prilike bile u to vrijeme (vidljivost, oborine), koliko je ptica udarilo u zrakoplov i koja vrsta ptica je bila u pitanju, u koji dio zrakoplova su ptice udarile ili je došlo do "usisavanja" ptica u motore zrakoplova itd.³²

Iako ćemo u stranoj praksi u pravilu na listi potencijalno odgovornih subjekata pronaći državu, odnosno nadležna ministarstva, agencije za civilno zrakoplovstvo (civilne zračne vlasti), gradove i općine ili čak proizvođače zrakoplova (odnosno motora i drugih komponenti), ipak se među odgovornima najčešće nalaze zračne luke.³³ Zračni prijevoznici se rjeđe spominju, što je razumljivo s obzirom na činjenicu da je šteta zbog udara najčešće samo materijalna i upravo su oni ti koji je trpe u najvećem opsegu. Pri tome treba imati na umu da je svaki slučaj udara ptica u zrakoplov poseban jer najsitnije specifične okolnosti mogu dovesti do različitih odgovora i rješenja u naizgled sličnim situacijama. Stoga ne postoji neka opća formula prema kojoj bi se utvrđivala odgovornost za štetu zbog udara ptica u zrakoplov. Upravo zbog toga i odgovornost često neće biti na samo jednom od aktera, već je lako moguće da će se više njih smatrati (djelomično) odgovornima za nastalu štetu. Tako je primjerice u slučaju *Antonov* sud utvrdio da je uzrok udara bila nepažnja i neadekvatnost upotrijebljenih sredstava i kontrole zračnog prometa te je stoga odgovornost podijelio između operatora zračne luke (35 %), agencije za kontrolu zračnog prometa (35 %), zračnih vlasti, odnosno agencije civilnog zrakoplovstva (22,5 %), pa čak i ranijeg operatora zračne luke (7,5 %).³⁴ Međutim, treba se vratiti na ranije spomenute propise i vidjeti kakva rješenja tamo možemo naći u traženju odgovora na pitanje koga smatrati odgovornim.

ke/file/images/file/BIRDSTRIKEOUTSIDEAIRPORTBOUNDARIES.pdf, 15. listopada 2011.

³² Popis podataka nije konačan, ali za relevantnost može poslužiti Izvješće o sudaru s pticama, sastavljeno u skladu s Pravilnikom o izvješćivanju i istraživanju (...) (u pravitku Pravilnika).

³³ Prema analizi trideset sudskih predmeta iz nekoliko europskih država i SAD-a, učinjenoj 2008. godine, u svim državama, osim u Njemačkoj, kao tuženi javili su se operatori zračnih luka koji time čine 27 % svih tuženika. Najčešće tuženi su još država (18 %) i grad (11 %) te lučke vlasti (7 %). Vidi Matijaca, A., *Possible exoneration of airport from liability for bird strike damage*, IBSC 28/WP, Brasil, 24. - 28. 11. 2008., http://www.int-birdstrike.org/Brasil_Papers/IBSC28WP06.pdf, 30. rujna 2011., str. 3 i 5.

³⁴ Battistoni, V., *Bird Strikes and The Courts: The Antonov Case*, 2009 Bird Strike North America Conference, University of Nebraska - Lincoln, 2009., <http://digitalcommons.unl.edu/birdstrike2009/11>, 30. rujna 2011., str. 6.

3.1. Operator zračne luke³⁵

Zračna luka, odnosno poduzetnik koji upravlja zračnom lukom (operator) najčešće je tužena osoba u sporovima za naknadu štete zbog udara ptica u zrakoplov. U stranoj sudskoj praksi bilo je mnogo slučajeva u kojima je utvrđena odgovornost operatora zračne luke zbog propusta da upozori pilota na prisutnost ptica u zračnoj luci (npr. *Safeco Insurance*, 1981). Slično tome, u domaćoj sudskoj praksi, u predmetu županijskog suda u Puli (Gž-2141/00) utvrđena je odgovornost operatora zračne luke zbog propusta da poduzme sve potrebne mjere koje je imao na raspolaganju kako bi se izbjegla nesreća.³⁶

Iz domaćih propisa proizlazi da upravo na operatoru zračne luke leži najviše obveza u vezi s rješavanjem problema ptica za sigurnost zrakoplovnih operacija. Prema ZZZP-u, obveza je operatora *omogućiti nesmetanu uporabu operativnih površina, objekata, uređaja i opreme prema njihovoj namjeni i kapacitetu* (čl. 36.) te osigurati njihovo *održavanje i pregled i poduzeti sve mjere potrebne za sigurno operiranje zrakoplova te prihvat i otpremu zrakoplova, putnika, prtljage, tereta i pošte* (čl. 79.), a sve to u skladu s odredbama ZZZP-a, propisa donesenih na temelju ZZZP-a, kao i odgovarajućih propisa EU-a. U kontekstu opasnosti od ptica iz ovoga bi proizlazila operatorova obveza da korisnicima zračne luke praktično osigura čiste uzletno-sletne staze i druge manevarske površine, na kojima ptice neće ometati odvijanje zračnog prijevoza, ali i operabilne radionavigacijske uređaje i sredstva, meteorološke uređaje te drugu opremu potrebnu za pravodobno uočavanje ptica radi omogućivanja urednog, neometanog tijeka operacija zrakoplova.

Kako su ove odredbe ostavile otvorenom mogućnost da svaki podzakonski akt, ali i bilo koji propis EU-a operatorima izravno propiše dodatne obveze u pogledu uklanjanja ili smanjenja opasnosti od ptica, obveza za operatore moglo bi biti sve više. Obveze operatora zračnih luka u RH koje se odnose na problem ptica propisane su Pravilnikom o aerodromima iz 2010. godine. Radi

³⁵ Što se tiče određenja pojma operatora, ZZZP definira samo pojam "operatora aerodroma" (čl. 2. toč. 50.), iako se u tekstu Zakona koristi i pojam operatora zračne luke (vidi čl. 42., 43. i 119.). Bez obzira na to što se, znajući razliku između aerodroma i zračne luke (vidi *supra*, bilj. 21), logički može zaključiti na koga se pojedini izraz, a time i zakonska odredba, odnosi, smatramo da bi radi preglednosti i jasnoće teksta zakona bilo uputno da ZZZP definira i pojam operatora zračne luke.

³⁶ Detaljnije o ovom slučaju vidi Matijaca, A., *Court Judgments : Pro & Contra*, IBSC 27/WP VII-1, Athens, 23. - 27. 5. 2005., http://www.int-birdstrike.org/Athens_Papers/IBSC27WPVII-1.pdf, 30. rujna 2011., str. 2 - 9.

smanjenja opasnosti od kretanja i zadržavanja divljih životinja na području zračnih luka, sukladno Pravilniku operator je dužan poduzeti aktivnosti kako bi se uklonilo ili spriječilo postavljanje smetlišta za odlaganje otpada ili bilo kakvih drugih izvora koji bi mogli privlačiti divlje životinje na aerodromu ili u njegovoj blizini. U obavljanju ovog zadatka operator ima pomoć ACZ-a koji je dužan surađivati.³⁷ Međutim, u situaciji kada smetlišta i druge izvore nije moguće ukloniti, odgovornost preuzima nadležno tijelo lokalne i regionalne samouprave. Osim toga, operator je dužan spriječiti kretanja i boravak divljih životinja na području aerodroma i osigurati plan, upute, mjere i postupke u svezi s time te dokumentirati njihove provedbu. Dužan je osigurati i potrebnu opremu i službu koja će biti zadužena za provedbu mjera i postupaka.³⁸

Ovakva djelomična konkretizacija obveza sama po sebi nije loša jer operatoru jasno daje na znanje što sve mora učiniti i za što će, u konačnici, odgovarati ako propusti ispuniti neku od svojih dužnosti. S druge strane, te obveze nisu ništa drugo nego već prihvaćeni standardi ponašanja utemeljeni na ICAO-ovim standardima i preporučenoj praksi te dosadašnjem iskustvu u rješavanju problema s pticama. Međutim, i nakon donošenja ovakvog "popisa obveza" operatori i dalje moraju sami procijeniti koje će konkretne mjere i postupke poduzeti i koliko će takvih radnji biti potrebno kako bi se smatralo da su učinili sve što su mogli za uklanjanje ili smanjenje opasnosti od ptica u njihovim zračnim lukama (vizualne inspekcije nekoliko puta dnevno, nadzor kamerama, plašenje ptica, upozoravanje operatora zrakoplova na moguću opasnost i dr.). Popis operatorovih obveza završava s još nekoliko dužnosti za postupanje nakon što se dogodi udar. Naime, Pravilnik o aerodromima propisuje da će operator istražiti svaku nesreću i nezgodu te organizirati i provoditi sustav izvješćivanja, a kopiju svakog izvješća te kopiju cjelokupne dokumentacije o rezultatima provedene istrage i primijenjenim mjerama dostaviti Agenciji (čl. 7. st. II.), što je u skladu sa ZZP-om, Pravilnikom o izvješćivanju i istraživanju (...) te propisima EU-a.

S obzirom na to da ovi posebni propisi ne uređuju pitanja vezana za odgovornost operatora zračne luke, pri ocijeni njihove odgovornosti za nastalu štetu primijenit će se opći propisi odnosno odredbe Zakona o obveznim odnosima (Narodne novine, br. 35/2005 i 41/2008; dalje u tekstu: ZOO). ZOO propisuje

³⁷ Obveza nadležnog tijela lokalne i regionalne samouprave jest osigurati izradu studije o procjeni rizika takvih izvora za zrakoplove te osigurati da se takvi rizici smanje na minimum, čl. 180. st. 2. i 3. Pravilnika o aerodromima.

³⁸ Čl. 180. st. 4. i 5. Pravilnika o aerodromima.

da u slučaju izvanugovorne odgovornosti štetnik odgovara po načelu pretpostavljene krivnje, pri čemu se predmnijeva obična nepažnja štetnika.³⁹ Uzmemo li da je operator zračne luke u hipotetskom slučaju udara ptica u zrakoplov tužen jer nije spriječio boravak ptica na području zračne luke, on će morati dokazati da je uložio dužnu pažnju i poduzeo sve raspoložive mjere radi sprečavanja boravka ptica u zračnoj luci, dakle da nije kriv za nastalu štetu. Međutim, ako djelatnost operatora zračne luke vezanu uz uklanjanje i smanjenje populacije ptica iz zračne luke promatramo kao opasnu djelatnost, situacija će biti drukčija jer ZOO drukčije uređuje odgovornost za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu (tzv. opasna stvar/djelatnost). Osoba koja se bavi takvom djelatnošću odgovara bez obzira na krivnju, odnosno objektivno (čl. 1064. u vezi s čl. 1045. st. 3. ZOO-a). To bi u istom hipotetskom slučaju značilo da oštećenik mora dokazati samo uzročno-posljedičnu vezu između štetne radnje i nastale štete. Jedino što operator tada može učiniti da bi se oslobodio odgovornosti jest dokazati da je šteta nastala zbog više sile, postupka ili propusta neke druge osobe (primjerice, kontrolora leta ili nadležnih zrakoplovnih vlasti) ili radnjom samog oštećenika (čl. 1067. st. 1. i 2. ZOO-a). S obzirom na to da obveza sprečavanja kretanja i boravka ptica na području zračne luke često podrazumijeva korištenje vatrenog oružja (radi zastrašivanja ptica) te da pojedine mjere poduzimaju ljudi koji su izloženi opasnosti od zrakoplova u pogonu, a koji se u našoj sudskoj praksi smatraju opasnom stvari (vidi presudu VSRH u predmetu Rev 390/08-2 od 8. 4. 2009.), postavlja se pitanje treba li i djelatnost operatora zračne luke, odnosno djelatnost održavanja i pregledavanja operativnih površina i poduzimanja drugih mjera potrebnih za sigurno operiranje zrakoplova bez opasnosti boravka i kretanja ptica u zračnoj luci, smatrati opasnom djelatnošću. Iako siromašna, praksa hrvatskih sudova daje odgovor na to pitanje. Prema mišljenju Županijskog suda u Puli (ŽS Pula, Gž 2141/00) održavanje sigurnosti uzletno-sletne staze ne predstavlja opasnu djelatnost, iz čega proizlazi da operator zračne luke odgovara po pravilima subjektivne odgovornosti. Isto tako, ali bez rasprave o prirodi djelatnosti zračne luke, Trgovački sud u Zagrebu (XVI-P-560/97 od 28. 9. 2005.) zaključuje da za naknadu štete zbog udara ptica u zrakoplov zračna luka *odgovara po pravilima subjektivne odgovornosti, a po kriteriju presumirane krivnje*.

³⁹ Sukladno čl. 1045. st. 1. ZOO-a, "tko drugome prouzroči štetu, dužan je naknaditi je ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje".

Poseban problem javlja se u slučaju kad do udara dođe nakon uzlijetanja zrakoplova, na visinama za koje se ne može više sa sigurnošću reći jesu li pod nadzorom kontrole zračne plovidbe i/ili unutar granica zračne luke. U domaćim propisima i teoriji nije jasno utvrđeno do kojeg područja sežu ovlasti i dužnosti operatora zračne luke. Sukladno Zakonu o zračnim lukama (čl. 1.), zračnu luku čine “određena područja s operativnim površinama, objektima, uređajima, postrojenjima, instalacijama i opremom, namijenjenima za kretanje, uzlijetanje, slijetanje i boravak zrakoplova, te prihvat i opremu zrakoplova, putnika, prtljage, robe, stvari i pošte.” Detaljniji opis svake zračne luke trebali bismo pronaći u Zborniku zrakoplovnih informacija (AIP), u kojem je operator zračne luke dužan objaviti cijeli niz podataka o zračnoj luci propisanih Pravilnikom o aerodromima.⁴⁰ Međutim, ni ti podaci ne određuju granice zračne luke. U praksi se granicom zračne luke na tlu smatra zaštitna ograda koja se proteže oko cijelog njezina područja. S obzirom na to da se ograda postavlja tako da odvaja operativnu površinu i druge važne zone aerodroma koje su od važnosti za sigurnost operacija zrakoplova od površina koje su dostupne za javnost, te da ima zadaću odvratiti neovlaštene osobe od ulaska na te “nejavne” površine (čl. 185. st. 2. i 3. Pravilnika o aerodromima), mogli bismo zaključiti da bi do ograde sezala i odgovornost aerodroma, odnosno zračne luke. Međutim, manje je jasno dokle bi se granica (odgovornosti) zračne luke protezala u visinu.

Udari ptica u zrakoplove u većini se slučajeva događaju na visinama nižim od 160 metara i uvriježeno je shvaćanje da je taj prostor pod kontrolom zračne luke.⁴¹ Međutim, nije posve jasno bi li se to moglo reći i za visinu od, primjerice, 1000 metara. Upravo je u slučaju zrakoplova US Airwaysa na letu 1549 iz New Yorka za Charlotte došlo do usisavanja kanadskih gusaka u motore zrakoplova nakon uzlijetanja iz zračne luke, na otprilike 980 metara nadmorske visine, što

⁴⁰ Među ostalim, to su podaci o duljini i širini uzletno-sletne staze, zaštitnog područja uzletno-sletne staze i staze za vožnju i stajanke te podaci o granicama nadležnosti službe za kontrolu zračnog prometa (manevarska površina) itd.

⁴¹ Prema podacima američke Savezne uprave za zrakoplovstvo 74 % svih udara dogodi se na ≤ 152 metra nadmorske visine. Vidi Dale, L. A., *Personal and corporate liability in the aftermath of bird strikes: a costly consideration*, *Human-Wildlife Conflicts*, vol. 3, br. 2., 2009., str. 216, a on prema Cleary, E. C.; Dolbeer, R. A., *Wildlife hazard management at airports, a manual for airport personnel*, 2nd ed., U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Office of Airport Safety and Standards, Washington, D.C., USA, <http://wildlife-mitigation.tc.faa.gov>, 31. listopada 2008.

je uzrokovalo trenutačno otkazivanje obaju motora zrakoplova.⁴² Međutim, prema izvješću Nacionalnog odbora za prometnu sigurnost (*National Transportation Safety Board*), činjenica da se udar ptica dogodio kad je “zrakoplov bio na visini od 2 818 stopa i 4,5 milje sjeverno-sjeverozapadno od uzletno-sletne staze”, bila je dovoljna da ovo istražno tijelo utvrdi da je u pitanju prostor koji se nalazi izvan područja odgovornosti nadležnih tijela zračne luke (La Guardia).⁴³

Pitanje granica zračne luke u ovom kontekstu posebno je bitno u hrvatskom pravu jer se ranije navedene obveze operatora u vezi sa sprečavanjem kretanja i boravka divljih životinja, propisane Pravilnikom o aerodromima, odnose na *područje aerodroma*. Bez obzira na to što se samo manji broj udara događa na visinama većim od 160 metara, radi pravne sigurnosti bilo bi uputno definirati “područje aerodroma” i utvrditi teritorijalne granice odgovornosti aerodroma, odnosno zračne luke, i njezinih službi nadležnih za sprečavanje kretanja i boravka divljih životinja na području zračne luke.

3.2. Kontrolor zračnog prometa

Posao kontrolora zračnog prometa u svakoj zračnoj luci jest organizirati i koordinirati promet zrakoplova dok su na tlu (prije uzlijetanja i slijetanja, kod kretanja po manevarskim površinama i slično), na način da pilotima daju upute, odobrenja i naredbe za vrijeme upravljanja zrakoplovom. Osim toga, osobe i vozila koji se kreću po manevarskim površinama moraju održavati neprekidnu radiokomunikaciju s aerodromskom kontrolom zračnog prometa i postupati prema njezinim uputama (čl. 100. st. 1. - 2. ZZP-a).⁴⁴ S obzirom na svoju zadaću,

⁴² Slučaj je poznat kao “Miracle on the Hudson” jer je kapetan zrakoplova u takvim uvjetima uspio zrakoplov spustiti na rijeku Hudson bez ljudskih žrtava. Vidi Thorpe, J., *Update on fatalities and destroyed civil aircraft due to bird strikes with Appendix for 2008 & 2009*, IBSC 29/WP, Cairns (Australia), 21. - 24. 9. 2010., http://www.int-birdstrike.org/Cairns_Papers/IBSC29%20WP06.pdf, 11. listopada 2011., str. 6.

⁴³ Accident Report NTSB/AAR-10/03, PB2010-910403, Loss of Thrust in Both Engines After Encountering a Flock of Birds and Subsequent Ditching on the Hudson River, US Airways Flight 1549, Airbus A320-214, N106US Weehawken, New Jersey, 15. 1. 2009., <http://www.nts.gov/investigations/summary/AAR1003.pdf>, 11. listopada 2011., str. 99.

⁴⁴ O pojedinim vrstama i opsegu ovlaštenja i posebnih ovlasti kontrolora vidi Pravilnik o dozvolama i ovlaštenjima kontrolora zračnog prometa (Narodne novine, br. 11/2010), čl. 28. - 29.

kontrolori su smješteni u kontrolnom tornju zračne luke koji im daje najbolji pregled manevarskih površina u zračnoj luci, ali i područja u okolici zračne luke. Ova okolnost posebno je bitna u kontekstu opasnosti od pojave ptica u zračnoj luci i odlučujuća kad govorimo o mogućoj odgovornosti kontrolora za štetu zbog udara ptica u zrakoplov. Tako možemo zamisliti situaciju u kojoj je kontrolor zračnog prometa zbog nepažnje propustio obavijestiti pilota o naletu jata ptica prema zrakoplovu, zbog čega je došlo do udara. Upravo takav se scenarij i dogodio 1995. kad je vojni zrakoplov AWACS B-707 tijekom uzlijetanja iz vojne baze Elmendorf na Aljasci u dva motora usisao četiri kanadske guske, što je dovelo do pada zrakoplova i stradanja svih 24 putnika. Prilikom istrage je utvrđeno da je, osim neredovitog obavljanja pregleda zrakoplova, ostvarenju udara pridonijelo upravo to što su oba kontrolora leta propustila upozoriti pilota i posadu da se guske približavaju putanji zrakoplova.⁴⁵

Posebni propisi ne propisuju ništa u vezi s odgovornosti kontrolora leta pa ovdje također vrijedi primjena odredaba ZOO-a kao i za operatora zračne luke. Stoga kontrolor odgovara u skladu s općim pravilom za izvanugovornu odgovornost - prema načelu pretpostavljene krivnje.

U skladu sa svojim ovlastima aerodromska kontrola zračnoga prometa mora zabraniti uzlijetanje i slijetanje zrakoplova ako procijeni da je stanje na manevarskim površinama takvo da onemogućuje sigurno uzlijetanje ili slijetanje te ako nije udovoljeno drugim propisanim uvjetima za sigurno uzlijetanje ili slijetanje (čl. 103. st. 2. ZZP-a). Iako je zakonodavac ovdje na umu imao vjerojatno dugotrajnija stanja, nema razloga zašto iznenadno približavanje jata ptica prema uzletno-sletnoj stazi ne bismo mogli podvesti pod taj opis. Stoga, ako ovu odredbu promatramo iz aspekta odgovornosti kontrolora, možemo zaključiti da je njegova obveza da pravodobno reagira čim uoči opasnost od ptica koje se približavaju ili se odjednom stvore na manevarskim površinama u zračnoj luci u vrijeme kad zrakoplov treba poletjeti ili sletjeti te da pilotu izda odgovarajuću naredbu i tako spriječi udar ptica. Osim toga, nadležna kontrola zračnog prometa može također zatražiti obavljanje redovitog pregleda operativnih površina koje je operator aerodroma dužan obaviti (čl. 9. st. 4. u vezi s čl. 8. Pravilnika o održavanju i pregledanju aerodroma).

⁴⁵ Dale, *op. cit.* u bilj. 41, str. 222.

3.3. Operator zrakoplova

Kad govorimo o operatoru zrakoplova, govorimo zapravo o osobi koja je odgovorna za upravljanje zrakoplovom tijekom leta, dakle o pilotu ili zapovjedniku zrakoplova. Međutim, na umu treba imati i ostale osobe koje su sudjelovale u upravljanju i opsluživanju zrakoplova u trenutku kad je došlo do udara ptica (kopilot, drugi članovi posade), jer i one svojim postupcima mogu znatno pridonijeti ishodu situacije u slučaju neposredne opasnosti od ptica.⁴⁶

Zapovjednik zrakoplova je osoba odgovorna za upravljanje zrakoplovom tijekom leta i na tlu. Prema domaćoj sudskoj praksi upravljanje zrakoplovom smatra se opasnom djelatnošću (VSRH u predmetu Rev 390/08-2 od 8. 4. 2009.). Sukladno odredbama ZOO-a za štetu zbog opasne djelatnosti odgovara se bez obzira na krivnju. Ako je šteta nastala u vezi s opasnom stvari/djelatnošću, smatra se da potječe od te stvari/djelatnosti, ali vlasnik stvari, odnosno osoba koja se bavi opasnom djelatnošću moći će se osloboditi odgovornosti ako dokaže da opasna stvar ili djelatnost nisu bile uzrok štete te da je šteta nastala zbog više sile, radnjom treće osobe ili radnjom oštećenika.⁴⁷ Iz toga proizlazi da će operator zrakoplova, ako bude tužen za štetu nastalu zbog udara ptica u zrakoplov, odgovarati objektivno, ali će moći dokazivati da šteta nije proizašla iz samog upravljanja zrakoplovom nego zbog udara ptica u zrakoplov, za koji je odgovorna treća osoba, primjerice operator zračne luke.

Zapovjednik ima pravo na donošenje konačne odluke pri upravljanju zrakoplovom, iz čega proizlazi i dužnost da poduzme sve potrebne mjere za sigurnost tijekom svih faza leta, pridržavajući se propisa i postupajući u skladu s odobrenjima i uputama nadležne kontrole zračnog prometa (čl. 5. Pravilnika o letenju zrakoplova).⁴⁸ On je taj koji je u slučaju (prijetnje) udara ptica u zrakoplov u najbližem kontaktu s njima i koji može eventualno pokušati izbjeći sudar, odnosno pravilno reagirati radi sigurnosti putnika i zrakoplova. Tu će itekako biti važno njegovo ranije poznavanje zračne luke iz koje ili u koju leti te dobra informiranost o problemu s pticama. Iako bi se pilot trebao moći osloniti na informacije koje dobije od zračne luke i kontrole zračnog prometa, i sam operator

⁴⁶ Tako je primjerice u predmetu *Insurance Co. of North America v. City of New Haven* (574 F. Supp., D. Conn. 1983) sud utvrdio da je neposredni uzrok pada zrakoplova bio propust kopilota da upozori pilota na ptice koje je vidio neposredno prije njihova uzlijetanja. Prema: Michael, *op. cit.* u bilj. 1, str. 51.

⁴⁷ Gorenc, V., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Zagreb, 2005., str. 1644.

⁴⁸ Pravilnik o letenju zrakoplova, Narodne novine, br. 109/2009.

zrakoplova bi morao unaprijed informirati pilota i osoblje o opasnosti od ptica. Drugi je problem što zapovjednik zrakoplova ponekad neće moći uočiti ptice iz svoje kabine. Ali zato ima kontrolu zračnog prometa koja će u toj situaciji jedina eventualno moći spasiti zrakoplov od udara ptica. Upute kontrolora su tada ključne i, kao i uvijek, obavezne za zapovjednika zrakoplova. Međutim, zapovjednik zrakoplova može postupiti i drukčije ako smatra da bi postupanjem prema izdanom odobrenju ili uputi ugrozio sigurnost zrakoplova. Tada će od kontrole zračnog prometa zatražiti odgovarajuću izmjenu upute, a ako mu ni ta nova uputa nije opcija, odbit će izvršenje i o tome izvijestiti kontrolu zračnog prometa (čl. 100. st. 3. ZZP-a). Upravo takav scenarij dogodio se u slučaju udara ptica u zrakoplov poznatom kao *Miracle on the Hudson*.⁴⁹ Zbog gubitka obaju motora samo nekoliko minuta nakon uzlijetanja zapovjednik zrakoplova ocijenio je da nema dovoljno vremena da se vrati u zračnu luku La Guardia iz koje je poletio ili da sleti u drugu najbližu zračnu luku u susjednom New Jerseyju (Teterboro), što mu je predložila kontrola zračnog prometa. Stoga se odlučio na slijetanje na rijeku Hudson. Međutim, da zapovjednik tog Airbusa 320 nije tako uspješno sletio na rijeku Hudson, njegov bi postupak za sobom vjerojatno povlačio drukčije posljedice (o odgovornosti zračnog prijevoznika za putnike biti će više riječi *infra*, poglavlje 4.).

Zanimljivo, Pravilnik o letenju zrakoplova sadržava i specifičnu odredbu koja pilotu daje izričitu uputu kako postupiti u slučaju udara nekog objekta u zrakoplov u letu, podrazumijevajući pod objektom i ptice (čl. 169.). Međutim, uputa pilotu da “tada mora smanjiti brzinu leta i poduzeti druge mjere sigurnosti leta” nije od prevelike pomoći. Ipak, bitno je da će moguće nepostupanje u skladu s tom odredbom, odnosno dobivenom uputom za sobom povlačiti odgovornost pilota, odnosno operatora zrakoplova za eventualno nastalu štetu zbog udara ptica u zrakoplov.

Sigurnosni standardi (OPS) sadržani u Dodatku VI Pravilnika o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva, koji je zapravo prijevod Uredbe EU 859/2008, detaljno uređuju postupak prijavljivanja događaja koji ugrožavaju sigurnost (nesreća, ozbiljnih nezgoda i nezgoda), posebno propisujući obveze zračnog prijevoznika i zapovjednika zrakoplova u vezi s time. Znakovito je da udar od ptica predstavlja zasebnu kategoriju događaja za koje je potrebno podnijeti posebna izvješća. Sukladno tom standardu, zapovjednik je dužan odmah obavijestiti lokalnu nadležnu kontrolu leta

⁴⁹ Vidi *supra*, bilj. 42.

kad god je uočena opasnost od ptica, a kad se udar ptice već dogodio, mora poslije slijetanja nadležnom tijelu podnijeti pismeno izvješće ako je udar ptice uzrokovao značajno oštećenje na zrakoplovu ili gubitak ili kvar bilo kojeg važnog sustava. Samo izvješće o sudaru s pticama sadržano je u Dodatku V Pravilnika o izvješćivanju i istraživanju (...). Sukladno istom Pravilniku, zapovjednik mora najkasnije 72 sata nakon saznanja o sudaru u pisanom obliku izvijestiti ACZ i Agenciju za istraživanje (čl. 4. st. 1. i 2.).

Na kraju još valja istaknuti da odgovornost operatora zrakoplova za štetu zbog udara neće uvijek biti jednaka odgovornosti zapovjednika zrakoplova. Naime, zamislimo sljedeću situaciju. Prilikom uzlijetanja zrakoplova jato od nekoliko golubova uletjelo je u desni motor zrakoplova. Zapovjednik zrakoplova golubove nije vidio, a problem s desnim motorom se pojavio tek nakon 20-ak minuta leta. Čim je uočio problem, poduzeo je sve da zrakoplov sigurno vrati u zračnu luku. Međutim, dok je to pokušavao, motor se zapalio i zrakoplov se srušio. Kasnije se u istrazi pokazalo da do štete na motoru ni do pada zrakoplova ne bi ni došlo da je motor bio ispravan. Na stranu pitanje odgovornosti operatora zračne luke i kontrole zračnog prometa; činjenica je da stvarni uzrok krajnje štete može biti i u propustu operatora, odnosno vlasnika zrakoplova da ispravno održavaju zrakoplov (čl. 59. st. 4. Pravilnika o letenju). U tom je slučaju odgovornost za štetu na operatoru ili vlasniku zrakoplova i ne može se pripisati zapovjedniku zrakoplova.

4. PRAVA PUTNIKA U SLUČAJU ŠTETE PRETRPLJENE ZBOG UDARA PTICA U ZRAKOPLOV - ODGOVORNOST ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA

Prema posljednjim dostupnim statistikama, u ukupno 54 fatalne zrakoplovne nesreće uzrokovane udarom ptica u zrakoplove stradalo je 276 ljudi i uništeno je 108 zrakoplova.⁵⁰ Da se početkom 2009. godine zrakoplov US Airwaysa na letu 1549 iz New Yorka za Charlotte nije sretno spustio na rijeku Hudson, na popisu bi se možda našla nekolicina imena nekih od 150 putnika koji su putovali na tom letu. Međutim, to se na sreću nije dogodilo. U ovom dijelu rada posebna će se pozornost obratiti na slučajeve u kojima udar ptica, osim materijalnih šteta, ima i takve, mnogo teže posljedice.

⁵⁰ Thorpe, *op. cit.* u bilj. 42, str. 2.

U slučaju stradavanja putnika u zračnom prijevozu sami putnici ili njihovi nasljednici u pravilu tuže zračne prijevoznike, a ponekad i sve redom: državu, nadležno ministarstvo, zračnu luku, agenciju za civilno zrakoplovstvo. O obvezama i odgovornosti ovih subjekata u vezi sprečavanja udara ptica u zrakoplove bilo je riječi ranije, pa ostaje dati osvrt i na obveze i odgovornosti zračnog prijevoznika. Prijevoznik je jedini koji u situaciji udara ptica u zrakoplov ima svojevrsan "posebni tretman". Za razliku od operatora zračne luke, kontrolora zračne plovidbe i operatora zrakoplova, koji će putnicima odgovarati prema pravilima o izvanugovornoj odgovornosti sadržanim u općim propisima, odgovornost zračnog prijevoznika u ovom je slučaju uređena posebnim propisima. Posebni propisi uređuju ugovornu odgovornost prijevoznika prema putnicima koji su pretrpjeli štetu zbog nesreće tijekom leta, pa i onda kad je šteta nastala zbog udara ptica u zrakoplov.

Danas su na snazi dvije međunarodne konvencije koje uređuju pitanja odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu prouzročenu putnicima za vrijeme leta. Dakle, šteta koja bi putnicima nastala tijekom leta nakon što je došlo do udara ptica u zrakoplov bila bi pokrivena opsegom primjene tih konvencija. Riječ je o Varšavskoj konvenciji iz 1929. i Montrealskoj konvenciji iz 1999.⁵¹ Konvencije se primjenjuju isključivo na međunarodni prijevoz putnika, koji je u objema konvencijama definiran na isti način, a za potrebe tih konvencija podrazumijeva (a) svaki prijevoz kod kojeg se mjesto polazišta i mjesto odredišta nalaze na teritoriju dviju država stranaka odnosne konvencije i (b) prijevoz unutar teritorija jedne države stranke konvencije ako uključuje zaustavljanje na teritoriju druge države (koja ne mora biti strankom konvencije).⁵² Konvencije se, dakle, ne primjenjuju na domaći prijevoz putnika, kao ni u slučaju kad se ili polazište ili odredište nalaze u državi koja nije stranka konvencije. Što se tiče vrsta šteta, pokrivena je šteta zbog smrti i tjelesne ozljede putnika (koja nastane kao posljedica nesreće koja se dogodila u zrakoplovu, ili prilikom ukrcaja ili iskrcaja putnika u/iz zrakoplova, čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije).⁵³

⁵¹ Konvencija o izjednačavanju nekih pravila koja se odnose na zračni prijevoz (Varšavska konvencija), Varšava, 2. 10. 1929., stupila na snagu 13. 2. 1933. godine. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz (Montrealska konvencija), Montreal, 28. 5. 1999., stupila na snagu 4. 11. 2003. godine.

⁵² Čl. 1. st. 2. Varšavske konvencije i čl. 1. st. 2. Montrealske konvencije.

⁵³ Detaljnije o razlikama između Varšavske i Montrealske konvencije vidi Radionov, N.; Novačić, T., *Aktualnosti u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika - stari interesi i nova rješenja*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 39, br. 3-4, 2002., str. 413 - 430.

Međutim, ove dvije konvencije razlikuju se u ključnim pitanjima: temelju i opsegu odgovornosti zračnog prijevoznika. Prema Varšavskoj konvenciji za štetu koja nastane prijevozom putnika i njihove prtljage prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje (čl. 20. st. 1.). Ako prijevoznik dokaže da su "on i njegovi službenici poduzeli sve mjere koje su bile potrebne da se šteta izbjegne ili ako dokaže da im je bilo nemoguće poduzeti te mjere", prijevoznik neće odgovarati za štetu. Odgovornost prijevoznika ograničena je na iznos od 125 000 Poincaré franaka, da bi Haškim protokolom bila dvostruko uvećana (250 000 Poincaré franaka).⁵⁴ Ovo pravo na ograničenje odgovornosti prijevoznik gubi samo ako je štetu počinio namjerno ili krajnjom nepažnjom (čl. 25.). Sasvim suprotna su rješenja Montrealske konvencije. To je posljedica golemih promjena koje su se dogodile u zračnoj industriji, a posebice u putničkom prijevozu tijekom sedamdeset godina, koliko je prošlo od donošenja Varšavske konvencije.⁵⁵ Naime, sukladno njezinim odredbama prijevoznik odgovara objektivno do iznosa od 100 000 SDR-a, a preko tog iznosa neograničeno, na temelju načela pretpostavljene krivnje.⁵⁶ Dakle, u tzv. prvom sloju (do 100 000 SDR-a) prijevoznik odgovara

⁵⁴ To odgovara iznosima od 10 000 USD, odnosno 20 000 USD. *Ibid.*, str. 416, a oni prema Pavliha, M., *Odgovornost letalskega prevoznika v primeru nesreče*, *Pravnik*, vol. 53, br. 6-8, 1998., str. 355 - 356. Valja pojasniti da je temeljni tekst Varšavske konvencije nekoliko puta mijenjan u obliku novih dokumenata uz Konvenciju. Od mnogobrojnih izmjena, samo su tri na snazi: Haški protokol iz 1955., Konvencija iz Guadalajare iz 1961. i Montrealski protokoli iz 1975. Međutim, te stalne dopune sadržane u novim dokumentima dovele su do neujednačenosti i pravne nesigurnosti u međunarodnom reguliranju odgovornosti zračnog prijevoznika zbog čega je s vremenom postalo vitalno važno donijeti novi međunarodni propis.

⁵⁵ Izmjene Varšavske konvencije ubrzo su se pokazale nedostatnima, pa su prijevoznici preuzeli inicijativu i radi pružanja bolje zaštite putnicima u zračnom prometu još 1966. potpisali sporazum kojim su se obvezali da će za smrt i tjelesnu ozljedu putnika na letovima u SAD, iz SAD-a i prema SAD-u odgovarati do iznosa od 75 000 USD (što je otprilike tri puta više od iznosa propisanih Varšavskom konvencijom), ali i da će se odreći prava na oslobođenje od odgovornosti kako je bilo predviđeno Varšavskom konvencijom. Taj međuprijevoznički sporazum, poznat pod nazivom Montrealski sporazum, potpisale su IATA i američki Odbor za civilno zrakoplovstvo (*Civil Aeronautics Board*). Kasnije su svoju odlučnost da promijene tada postojeće stanje pokazale i druge države te Europska unija, koje su tijekom devedesetih godina 20. stoljeća donosile propise koji su određivali mnogo više granice odgovornosti prijevoznika. Više: Radionov, N.; Čapeta, T.; Marin, J.; Bulum, B.; Kumpan, A.; Popović, N.; Savić, I., *Europsko prometno pravo*, Zagreb, 2011., str. 428 - 429.

⁵⁶ SDR - *Special Drawing Right* (hrv. posebno pravo vučenja) - obračunska je jedinica, umjetno stvorena 1969. od strane Međunarodnog monetarnog fonda (MMF) izračunavanjem

strogo i moći će se osloboditi odgovornosti ili je ograničiti samo ako dokaže da je putnik prouzročio štetu ili doprinio njezinu nastanku. Zbog toga u slučaju pada zrakoplova zbog udara ptica takva ekskulpacija neće biti moguća prema putniku, odnosno njegovu nasljedniku. Međutim, prijevoznik će, nakon što nadoknadi štetu, moći u potpunosti ili djelomično potraživati iznos od onoga koji bude konačno utvrđen odgovornim za štetu zbog udara ptica (primjerice operator zračne luke). Odgovornost u tzv. drugom sloju je neograničena, a da bi se oslobodio odgovornosti, prijevoznik mora dokazati da nije kriv, odnosno da je učinio sve kako bi spriječio nastalu štetu. U pogledu visine granica odgovornosti bitno je naglasiti da Montrealska konvencija predviđa mogućnost njihove redovite revizije u postupku tzv. prešutnog pristanka. Revizija se provodi svakih pet godina, s obzirom na inflaciju u tom razdoblju. Prva takva revizija provedena je u lipnju 2009., pa su od 31. 12. 2009. na snazi novi iznosi ograničenja odgovornosti, veći za 13,1 %.⁵⁷ Tako sada prijevoznici za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika na koje se primjenjuje Montrealska konvencija objektivno odgovaraju do iznosa 113 100 SDR-a.

Za kraj se valja osvrnuti na situaciju koju je u međunarodnom zračnom prijevozu putnika izazvao ovaj dualizam konvencija (i mnoštva protokola uz Varšavsku konvenciju) o odgovornosti prijevoznika. Naime, Varšavska konvencija danas je na snazi u 152 države (Haški protokol iz 1955. u 137 država), a Montrealska u 101 državi. Republika Hrvatska strankom je obiju tih konvencija, ali nacionalni propis koji uređuje ta pitanja - Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (dalje u tekstu: ZOSOZP) - u cijelosti preuzima odredbe Montrealske konvencije.⁵⁸ Međutim, Hrvatska nije jedini slučaj. I u

srednje vrijednosti iz tzv. košarice valuta najjačih država izvoznica u posljednjih pet godina. Košaricu valuta danas čine američki dolar (USD), euro (EUR), japanski jen (JPY) i britanska funta (GBP). Službena je valuta MMF-a i Svjetske banke, koristi se za nominaciju državnih rezervi, rezervi zlata i slično. Uvođenjem SDR-a željelo se stvoriti obračunsku jedinicu čija će vrijednost, zbog načina izračuna, biti stabilna kroz duže razdoblje. Ipak, pokazalo se da je način izračuna SDR-a i dalje osjetljiv na globalnu recesiju, čija je posljedica pad vrijednosti svih valuta, zbog čega je SDR u posljednjih 30-ak godina deprecirao oko 65 %. Radionov *et al.*, *op. cit.* u bilj. 55, str. 112. Vrijednost SDR-a na dan 24. 10. 2011. bila je 1,580 američkih dolara (USD), odnosno 8,575509 kuna (HRK) prema tečaju Hrvatske narodne banke.

⁵⁷ ICAO Working paper C-WP/13478, 7.10.2009., <http://www.icao.int> (ograničeni pristup), 11. listopada 2011.

⁵⁸ Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (Narodne novine, br. 132/1998, 63/2008 i 134/2009). U Hrvatskoj su na snazi Varšavska konvencija s Haškim

mnogim drugim državama je zbog usvajanja “novog” sustava bez istodobnog otkazivanja “starog” sustava danas na snazi jedna ili više konvencija i protokola pa je u situaciji utvrđivanja naknade štete putnicima moguće primijeniti nekoliko različitih rješenja.⁵⁹

5. ODGOVORNOST ZA ŠTETU NA TLU NASTALU ZBOG UDARA PTICA U ZRAKOPLOV

Osim putnicima u zrakoplovu, udar ptica može uzrokovati štetu i osoba-
ma i (na) stvarima koji se nalaze na zemlji ako zbog udara dođe do rušenja
zrakoplova ili otpadanja nekog njegova dijela. Međutim, za razliku od putnika,
osobe na tlu i vlasnici objekata na tlu nisu u ugovornom odnosu sa zračnim
prijevoznikom, već su one za njega treće osobe pa je stoga i odgovornost prije-
voznika izvanugovorna.

Na međunarodnoj razini pitanje odgovornosti za štetu na tlu uređeno je
Rimskom konvencijom iz 1952. i Montrealskim protokolom iz 1978.⁶⁰ Kon-

protokolom iz 1955. i Montrealskim protokolom br. 4 iz 1975., ali i Montrealska kon-
vencija. U slučaju primjene hrvatskog prava primijenit će se Montrealska konvencija jer
kao posljednje ratificirana konvencija ima prednost pred Varšavskom konvencijom.

⁵⁹ Varijante su sljedeće: a) (samo) Varšavska konvencija, b) Varšavska konvencija + Haški
Protokol (HP) iz 1955., c) Varšavska konvencija + HP 1955.+ Montrealski Protokol
(MP) 4 iz 1975., d) Varšavska konvencija + HP 1955.+ MP 4 i Montrealska konvencija,
e) Varšavska konvencija i Montrealska konvencija, f) Varšavska konvencija + HP 1955.
i Montrealska konvencija te g) (samo) Montrealska konvencija. Međutim, prilikom pri-
mjene odgovarajućeg režima valja imati na umu da je za pojedine putnike na istom
letu moguće utvrditi primjenu različitog režima. Naime, režim se utvrđuje s obzirom
na putnu kartu, odnosno mjesto (državu) polaska i mjesto (državu) odredišta. Stoga je
moguće da prijevoznik jednom putniku naknađuje štetu prema Varšavskoj konvenciji/
sustavu, a drugom prema Montrealskoj. Dodatna pitanja koja se odnose na određivanje
nadležnosti i utvrđivanje relevantnog sustava odgovornosti u slučaju naknade štete put-
nicima zahtijevaju opsežne analize i komentare koji uvelike premašuju temu i opseg
ovog rada.

⁶⁰ Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, si-
gned at Rome, on 7 October 1952 (Rome Convention 1952), [http://treaties.un.org/doc/
Publication/UNTS/Volume%20310/volume-310-I-4493-English.pdf](http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20310/volume-310-I-4493-English.pdf), 18. srpnja 2012.;
Konvencija je stupila na snagu 4. 2. 1958. godine. Protocol to amend the Convention on
Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, signed at Rome on
7 October 1952, signed at Montreal, on 23 September 1978 (Montreal Protocol 1978),

vencija je danas na snazi u samo 49 država, a Protokol u njih 12. Rimski konvencija primjenjuje se samo na zrakoplove države članice Konvencije koji u letu prouzroče štetu na tlu druge države članice (čl. 23. st. 1.). Sukladno čl. 1. st. 1. Rimski konvencije “[s]vaka osoba koja pretrpi štetu na tlu ovlaštena je na naknadu koja je predviđena ovom Konvencijom ako dokaže da je štetu prouzročio zrakoplov u letu ili bilo koja osoba ili stvar koje su ispale iz zrakoplova.” (kurziv I. S.).⁶¹ Za tako nastalu štetu odgovara operator zrakoplova, i to strogo, po načelu objektivne odgovornosti.⁶² Međutim, njegova je odgovornost ograničena, a granica odgovornosti određuje se prema najvećoj dozvoljenoj masi zrakoplova kod uzlijetanja (čl. 11.). Za ljudske žrtve granica odgovornosti je postavljena na maksimalnih 500 000 Poincaré franaka po osobi, odnosno 125 000 SDR-a, sukladno Protokolu iz 1978. U slučaju da oštećenik dokaže da su operator ili njegovi zaposlenici štetu prouzročili namjerno, operator gubi pravo na ograničenje odgovornosti (čl. 12.). U slučaju da ukupni iznos šteta premašuje granice odgovornosti operatora, zahtjevi se naknađuju (a) proporcionalno, ako su sva potraživanja isključivo za tjelesne ili isključivo za materijalne štete; (b) ako su zahtjevi postavljeni za obje vrste šteta, polovica ukupno raspoloživog iznosa namijenit će se za ispunjenje zahtjeva za tjelesne štete, a u slučaju da taj iznos ne dostaje, raspodijelit će se na te zahtjeve proporcionalno, dok će se ostatak iznosa podijeliti proporcionalno na zahtjeve za naknadu materijalnih šteta i ostatak nepokrivenih tjelesnih šteta.

Hrvatska, kao ni mnoge druge svjetske države, nije pristupila Rimskoj konvenciji. Stoga je odgovornost za štetu koju zrakoplov u letu prouzroči na tlu u većini slučajeva reguliran, često vrlo različitim, nacionalnim propisima. Kada zrakoplov zbog udara ptica uzrokuje ljudske žrtve i materijalne štete na tlu, naknada će se određivati u skladu s propisima države u kojoj je šteta nastala. U Hrvatskoj je to pitanje riješeno u okviru Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, koji u tom slučaju propisuje odgovornost operatora zrakoplova. Iz odredbi ZOSOZP-a proizlazi da operator odgovara prema načelu objektivne odgovornosti te da se odgovornosti može osloboditi u slučaju

<http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1978%20Protocol%20to%20Amend%20the%20COD%20Caused%20by%20Foreign%20Aircraft%20to%20Third%20Parties%20on%20the%200Surface-pdf.pdf>, 18. srpnja 2012. Protokol je stupio na snagu 25. 7. 2002. godine.

⁶¹ Vlastiti prijevod.

⁶² Operatorom se smatra osoba koja je u vrijeme prouzročenja štete upravljala zrakoplovom. Pretpostavlja se da je operator registrirani vlasnik zrakoplova, osim ako on dokaže da je operator u trenutku nastanka štete bila neka druga osoba (čl. 2. st. 3. Rimski konvencije).

da je šteta nastala radnjom oštećenika (ili osobe koja je radila po nalogu i za račun oštećenika), radnjom treće osobe ili zbog više sile (*od nekog uzroka koji se nalazio izvan zrakoplova, a čije se djelovanje nije moglo predvidjeti, ni izbjeći ili otkloniti*) (čl. 110.).⁶³ Osim toga, odgovornost operatora je ograničena, a ograničenje se razlikuje s obzirom na vrstu štete. U pogledu odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede granica odgovornosti je postavljena na 100 000 SDR-a po osobi, dok je za štete na stvarima određena prema vrijednosti (cijeni) novog zrakoplova istog tipa, odnosno ako se takav tip zrakoplova više ne proizvodi, odgovarajućeg tipa, u vrijeme nesreće (čl. 114. st. 1. i 2. ZOSOZP-a). Operator se neće moći pozvati na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je štetu uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom (čl. 115. st. 1. ZOSOZP-a).

Kako se domaći propisi razlikuju od države do države, tako je u nekim državama odgovornost prijevoznika ili operatora ograničena (npr. Njemačka), dok je u drugima neograničena (npr. Francuska i Švicarska). Zbog nepostojanja konsenzusa među državama na široj razini i različitog pristupa pojedinih država članica EU-a rješavanju tog pitanja, u zračnom pravu EU-a također ne nalazimo jedinstvena pravila koja uređuju odgovornost za štete trećima od zrakoplova u letu.⁶⁴ Jedino što europski propisi uređuju jest visina minimalnog osiguranja prijevoznika i operatora za štetu nanесenu trećim osobama. Riječ je o Uredbi 785/2004 koja se primjenjuje na sve prijevoznike i operatore koji lete unutar teritorija, na teritorij, iz teritorija ili preko teritorija država članica EU-a (čl. 2. st. 1.).⁶⁵ Na taj način svim trećim osobama na teritoriju EU-a (ali i putnicima) pruža se zaštita za slučaj potraživanja naknade štete od prijevoznika, odnosno operatora zrakoplova kad postoji njihova odgovornost bilo prema nacionalnom pravu, međunarodnom pravu ili pravu EU-a.⁶⁶ Sukladno Uredbi 785/2004 mini-

⁶³ "Operator zrakoplova (nositelj pothvata u zračnom prometu) odgovara za štetu nastalu na zemlji zbog smrti ili tjelesne ozljede trećih osoba te za štetu nanесenu stvarima koju uzrokuje zrakoplov u letu, ili osobe, ili stvari koje su ispale, ili su izbačene iz zrakoplova u letu, izuzev ako se dokaže da zrakoplov u letu, ili osobe, ili stvari koje su ispale, ili su izbačene iz zrakoplova u letu nisu bile uzrok štete." (čl. 108. st. 1.).

⁶⁴ Belgija, Italija, Luksemburg i Španjolska jedine su države EU-a u kojima je na snazi Rimski konvencija.

⁶⁵ Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators, [2004] OJ L 138, str. 1.

⁶⁶ Međutim, izričito je propisano da odredbe Uredbe 785/2004 ni na koji način ne utječu na pravila o odgovornosti sadržana u tim pravnim aktima (čl. 4. st. 3. Uredbe 785/2004).

malna visina osiguranja za štetu nanесenu trećim osobama određena je u deset kategorija, prema kriteriju najveće dozvoljene mase zrakoplova kod uzlijetanja (MTOM) te se kreće od 750 000 SDR-a (za zrakoplove MTOM < 500 kg) do 700 000 000 SDR-a (za zrakoplove MTOM ≥ 500 000 kg) po zrakoplovu i po nesreći (čl. 7.) Međutim, kako obveza osiguranja prema Uredbi ne obuhvaća prijevoznike u preletu preko EU-a, njihovu obvezu mogu samostalno regulirati države članice putem svojih nacionalnih propisa, a Uredba državama daje i pravo da od prijevoznika zahtijevaju potvrdu o ispunjavanju zahtjeva za osiguranje kako je propisano Uredbom (čl. 8. st. 2.).

Nakon terorističkih napada 11. rujna 2001. i povlačenja osiguranja za rizik terorističkog napada probudila se svijest međunarodne zajednice o potrebi donošenja novog instrumenta koji će na odgovarajući način regulirati prava oštećenika u slučaju štete pretrpljene na tlu te osigurati funkcioniranje tog sustava u suvremenom međunarodnom zračnom prometu.⁶⁷ Nakon nekoliko godina rada na ovom problemu 2009. su u okviru ICAO-a donesene dvije konvencije. Dok jedna od njih regulira odgovornost prijevoznika za štetu na tlu nastalu isključivo zbog nezakonitog ometanja zrakoplova (*Unlawful Interference Convention*), druga regulira njegovu odgovornost za štetu na tlu u svim drugim slučajevima (*General Risks Convention*), u koje bismo mogli ubrojiti i štetu nastalu zbog udara ptica u zrakoplov.⁶⁸ Za razliku od Rimske konvencije, “Konvencija općih rizika” primjenjuje se na sve zrakoplove na međunarodnim letovima koji prouzroče štetu na tlu u državi stranci Konvencije (čl. 2. st. 1.).⁶⁹ Druga bitna razlika prema Rimskoj konvenciji jest da se ovom Konvencijom znatno povisuje granica odgovornosti operatora zrakoplova, u istim onim iznosima koje Uredba (EU) 785/2004 propisuje za obvezno osiguranje prijevoznika i operatora zrako-

⁶⁷ Više o tome vidi Milde, M., *Liability for Damage caused by Aircraft on the Surface*, Zeitschrift für Luftrecht, vol. 57, br. 4., 2008., str. 545 i dalje.

⁶⁸ Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft, done at Montreal on 2 May 2009, http://legacy.icao.int/DCCD2009/docs/DCCD_doc_43_en.pdf, 18. srpnja 2012.; Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, done at Montreal on 2 May 2009, http://legacy.icao.int/DCCD2009/docs/DCCD_doc_42_en.pdf, 18. srpnja 2012.

⁶⁹ Međutim, ne primjenjuje se na državne zrakoplove, odnosno zrakoplove koji se koriste u vojne, carinske i policijske svrhe. Konvencijom je također predviđena mogućnost da države proglase Konvenciju primjenjivom i na zrakoplove na domaćim letovima, odnosno letovima “različitim od međunarodnih”.

plova (vidi čl. 4.). Međutim, što se tiče sheme odgovornosti operatora zrakoplova, Konvencija prati Montrealsku konvenciju iz 1999. te propisuje dvostupanjsku odgovornost operatora. Tako u prvom sloju operator odgovara objektivno, do iznosa u rasponu od 750 000 SDR-a do 700 milijuna SDR-a, ovisno o najvećoj dozvoljenoj masi zrakoplova kod uzlijetanja, a preko toga neograničeno prema načelu pretpostavljene krivnje (čl. 4. st. 3.). Međutim, "Konvencija općih rizika" nije dočekana s odobravanjem od strane država članica ICAO-a, koje smatraju da potreba za takvom konvencijom uopće ne postoji s obzirom na to da su ta pitanja ionako (bolje) regulirana u okviru njihovih nacionalnih propisa. S obzirom na to da je do danas Konvenciju potpisalo samo osam država, a ni jedna država ju nije ratificirala, teško je predvidjeti kada će i hoće li uopće ova Konvencija stupiti na snagu ili će se pitanja naknade za štete na tlu i dalje ravnati prema zastarjeloj Rimskoj konvenciji i nacionalnim propisima.⁷⁰

6. ZAKLJUČAK

Glavnina rada međunarodnih organizacija, nadležnih državnih tijela i brojnih drugih aktera iz zračne industrije i šire u rješavanju problema ptica u zračnom prometu usmjerena je na smanjenje broja ptica u zračnim lukama i okolici. Iako zračna industrija napredak u smanjenju opasnosti od udara ptica ponajviše duguje biologima, ornitolozima, meteorolozima i znanstvenicima tehničkih struka, za napredak je zaslužna i pravna regulativa koja je propisivanjem određenih pravila ponašanja za pojedine subjekte iz zračne industrije uspostavila sustav u kojem se znaju obveze svakoga od njih. Stoga danas možemo govoriti o standardnim mjerama prevencije, razvijenim sustavima prikupljanja podataka i provođenja istraga, dobro ustrojenim statistikama i aktivnom multidisciplinarnom pristupu u rješavanju tog problema.

U Hrvatskoj postoji velik broj propisa koji reguliraju pitanja vezana uz problem ptica u zračnim lukama. Najveći dio tih zakona i pravilnika uređuju tehnička pitanja i standarde po uzoru na regulativu Europske unije. Međutim, osim tih propisa postoje i drugi koji kroz pojedine, specifične odredbe ulaze u srž problema i detaljno uređuju obveze subjekata u sprečavanju opasnosti od ptica. Ti su propisi preuzeti iz međunarodnih standarda donesenih u okviru

⁷⁰ Sukladno čl. 23. st. 1. za stupanje Konvencije na snagu potrebna je ratifikacija (prihvat, odobrenje ili pristupanje) 35 država.

ICAO-a, a odraz su dugogodišnje prakse u borbi s tim problemom. Unatoč brojnosti sigurnosnih propisa hrvatskog zračnog prava, u okviru njih ne uređuje se pitanje odgovornosti pojedinih subjekata za štetu koja nastane zbog udara ptica u zrakoplov. Zbog nepostojanja specifičnih odredaba o odgovornosti operatora zračne luke, njegova se odgovornost određuje prema općim propisima, odnosno Zakonu o obveznim odnosima. Sukladno pravilima o izvanugovornoj odgovornosti sadržanim u ZOO-u, koja bi se u ovom slučaju primijenila, operator odgovara po načelu pretpostavljene krivnje, a njegova se nepažnja predmnijeva. Međutim, zbog pojedinih specifičnih obveza koje operator zračne luke ima u otklanjanju opasnosti od ptica, a koje se mogu promatrati kao opasna djelatnost, teorija ostavlja prostora da se ispita mogućnost utvrđivanja odgovornosti operatora prema pravilima o odgovornosti za štetu od opasne djelatnosti. U tom slučaju operator bi odgovarao objektivno, što bi bitno otežalo njegov položaj. Iako siromašna, praksa hrvatskih sudova sklonija je shvaćanju da operator zračne luke odgovara po kriteriju pretpostavljene krivnje. Postavljanje jasnog režima odgovornosti operatora zračne luke dodatno je otežano činjenicom da područje zračne luke, a time i područje za koje operator zračne luke odgovara, u postojećim propisima nije definirano.

Što se tiče odgovornosti kontrolora zračnog prometa i operatora zrakoplova, situacija je jasnija. Nepostojanje posebnih propisa uvjetuje primjenu ZOO-a, pa će kontrolor zračnog prometa, u skladu s odredbama o izvanugovornoj odgovornosti, odgovarati prema načelu pretpostavljene krivnje, dok će operator zrakoplova, na temelju činjenice da se u hrvatskoj praksi upravljanje zrakoplovom smatra opasnom djelatnošću, odgovarati objektivno, ali će moći dokazivati da šteta nije proizišla iz samog upravljanja zrakoplovom, nego je nastala zbog više sile, radnje treće osobe ili radnje oštećenika.

Drukčija je situacija u pogledu odgovornosti za specifične štete - štete nastale putnicima na letu i štete prouzročene ljudima i stvarima na zemlji od zrakoplova u letu. One su uređene posebnim propisima. Prava putnika i prava oštećenika na tlu uređena su Zakonom o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu. U pogledu putnika ZOSOZP u potpunosti preuzima pravila Montrealske konvencije te propisuje odgovornost u tzv. dva sloja - prijevoznik za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika odgovara objektivno do iznosa od 100 000 SDR-a (tzv. prvi sloj), a preko tog iznosa neograničeno, na temelju načela pretpostavljene krivnje (tzv. drugi sloj). U pogledu šteta na tlu ZOSOZP sadržava posebne odredbe koje se razlikuju od postojećeg međunarodnog režima. Odgovornost je na operatoru zrakoplova koji odgovara po načelu objektivne

odgovornosti, ali njegova je odgovornost ograničena. Iznos odgovornosti ovisi o vrsti štete, a mogućnost ograničenja odgovornosti prestaje ako mu se dokaže namjera ili krajnja nepažnja u prouzročenju štete. Međutim, ovdje nema mjesta ozbiljnijoj kritici s obzirom na to da na široj razini države ionako imaju različite pristupe pri rješavanju tog pitanja.

Na kraju ove detaljne analize valja izaći iz teoretskih okvira i spoznati da je u stvarnosti borba s problemom ptica puno više od pukog poduzimanja niza preventivnih mjera i aktivnosti. Činjenica je da se boravak i kretanje ptica u pojedinim zračnim lukama ne mogu uvijek uspješno riješiti, zbog čega smatramo da je u takvoj situaciji nužno staviti dodatne zahtjeve i pred druge javne i privatne subjekte (zrakoplovne vlasti, tijela lokalne uprave i samouprave, kontrolore leta, pilote itd.) koji ne bi smjeli sav posao prepustiti zračnim lukama i ograničiti se na poduzimanje onoga što im regulativa propisuje, već uložiti više pozornosti i aktivno se angažirati u rješavanju tog problema. Pokazalo se nemali broj puta da je u slučajevima udara ptica u zrakoplove ključnu ulogu odigrala upravo suradnja svih njih.

Summary

Iva Savić*

LEGAL ASPECTS OF BIRD STRIKE

A bird strike occurs in once in 1,000 flights on average Croatian air traffic. Although there have been no human casualties in such incidents in Croatia, these events often cause substantial material damage to airports and carriers. The development of air traffic and the increase in the number of flights carries a higher probability of accidents caused by bird strike. Airports worldwide register tens of thousands of such accidents every year. The aim of this paper is to analyse the Croatian regulations concerning the issues of air traffic safety with regard to bird strike hazard, and investigate the effect of international and EU regulations on the domestic ones. The author pays special attention to the issues of liability of particular subjects in air traffic for damage sustained in such events. The paper also analyses the regulations concerning the rights of passengers in the event

* Iva Savić, LL. M., Assistant Lecturer, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

of aircraft accidents caused by a bird strike and considers the issue of liability for ground damage caused by such accidents.

Key words: bird strike, air traffic safety, accident investigation, airport liability, carrier, ground damage

Zusammenfassung

Iva Savić*

RECHTLICHE ASPEKTE VON VÖGELANSTOß GEGEN FLUGZEUGE

Anstoße von Vögel gegen Flugzeuge in kroatischen Flugverkehr passiert in Mittelmaß einmal auf jede tausend Flüge. Obwohl in Kroatien ohne Menschenopfer, solche Angelegenheiten verursachen für Flughafen und Flugbeförderer oft sehr große materielle Schaden. Mit Stärkung von Lufttransport und Vergrößern von Nummer der Flüge, vergrößert sich auch die Wahrscheinlichkeit von Unfällen und Unglücksfällen verursacht durch den Anstoß von Vogel gegen einen Flugzeug. Heute sind solche Situationen in Flughafen weltweit jährlich in zehntausende registriert. Ziel dieser Arbeit ist die kroatische Vorschriften zu analysieren, die die Fragen der Sicherheit von Luftverkehr aus Aspekte des Gefahr von Anstoß der Vögel gegen Flugzeuge regulieren, und den Einfluss der internationalen Vorschriften und Vorschriften der Europäischen Union auf die kroatische Regulative zu untersuchen. Dabei gibt die Autorin besondere Aufmerksamkeit den Fragen der Verantwortung von individuellen Subjekten in Luftverkehr für Schaden verursacht durch dieses Ereignis. In der Arbeit wird auch die Regulative analysiert, die die Passaigerrechte in Fall von Flugzeugunfälle verursacht von Anstoß von Vögel gegen Flugzeuge reguliert, und beschäftigt sich mit der Frage der Verantwortung für Schaden auf dem Land von Flugzeugen im Fliegen.

Schlüsselwörter: Anstoß von Vögel gegen Flugzeug, Sicherheit des Luftverkehrs, Untersuchung von Unfälle und Unglücksfälle, Operator, Schaden auf dem Land

* Iva Savić, Diplom-Jurist, Assistent an der Juristischen Fakultät der Universität Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

