

# Europsko i hrvatsko uređenje zaštite prava putnika u zračnom prometu

UDK 347.51  
347.824.2  
339.923:061.1>(4)EU

## Sažetak

*Uredbom 261/2004 učinjen je daljnji korak u unaprjeđenju zaštite prava putnika u Europskoj uniji.*

Autorica obrađuje problematiku razvoja instituta odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu u Europskoj uniji s posebnim osvrtom na Uredbu 261/2004, koja je stupila na snagu 17. veljače 2005. godine.

Poseban naglasak je stavljen na potrebu usklađivanja domaćeg zakonodavstva s rješenjima predviđenim regulativom Unije, u skladu s obvezama preuzetim Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju. Posebice se ističe potreba uvođenja objektivne odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, po uzoru na Montrealsku konvenciju i Uredbu 889/2002 kojom su odredbe Montrealske konvencije prenijete u sekundarno pravo Unije.

*Ključne riječi: zračni prijevoz, Uredba EU 261/2004, Montrealska konvencija, Uredba EU 889/2002, odgovornost zračnog prijevoznika, usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s *acquis communautaire*om*

## I. Uvod

Zračni promet se, povijesno gledano, ubraja među najmlađe grane prometa. Početak razvoja suvremenog zrakoplovstva povezujemo uz 17. prosinca 1903. godine, kada su braća Wright izveli prvi kontrolirani, motorni let letjelicom težom od zraka. Civilni zračni promet počeo se razvijati neposredno nakon Prvog svjetskog rata.<sup>1</sup> Od prvog leta zrakoplovom prošlo je svega 102 godine, ali je zahvaljujući brzom razvoju znanosti i tehnologije zrakoplovstvo postalo najsuvremeniji i najbrži dio prometa. U razvoj zrakoplovstva se ulažu iznimno veliki naponi kako bi ova grana prometa postala što brža i sigurnija. U ovom uvodnom dijelu iznijet ćemo povijesni aspekt razvoja zračnog prometa.

<sup>1</sup> Horvat, L.- Kaštela S., Osnove zračnog prava, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1999., str. 41.

Zbog sve intenzivnijeg odvijanja zračnog prometa, javila se potreba za ujednačavanjem pravnih propisa koji reguliraju pitanja iz područja zračnog prijevoza, posebno pitanja odgovornosti zračnog prijevoznika. Tako je 12. listopada 1929. godine u Varšavi donesena Konvencija za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na zračni prijevoz (u daljnjem tekstu: Varšavska konvencija).<sup>2</sup> Varšavsku konvenciju su ubrzo ratificirale gotovo sve važnije zemlje u svijetu, a stupila je na snagu 13. veljače 1933. godine.<sup>3</sup> Konvencijom se uspostavljaju jedinstvena pravila o ugovoru o zračnom prijevozu, o osnovama odgovornosti prijevoznika iz ugovora o prijevozu, prijevoznim ispravama i dr. Između ostalog, konvencija uvodi subjektivnu odgovornost zračnog prijevoznika do ograničenog iznosa za štetu nastalu u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika. Ograničenje je postavljeno vrlo nisko-125.000 zlatnih franaka.<sup>4</sup> Republika Hrvatska je stranka ove konvencije, temeljem akta o sukcesiji, od 8. listopada 1991.<sup>5</sup>

Tijekom primjene Varšavske konvencije, sve više dolaze do izražaja preniski limiti odgovornosti zračnog prijevoznika za tjelesnu povredu i smrt putnika koji izazivaju nezadovoljstvo zemalja s velikim zrakoplovnim flotama, prvenstveno SAD-a, što konačno rezultira donošenjem Protokola o izmjeni Konvencije za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na zračni prijevoz (tzv. Haški protokol)<sup>6</sup>, potpisanog 28. rujna 1955. Protokol je stupio na snagu 1. kolovoza 1963. i obvezuje Hrvatsku temeljem akta o sukcesiji od 8. listopada 1991.

Nijime je udvostručen novčani limit odgovornosti zračnog prijevoznika-povišenjem na 250.000 franaka. Promjenama Varšavske konvencije u Haškom protokolu nije učinjen nikakav radikalni pomak, ali je zamjetan početak procesa povećanja odgovornosti zračnog prijevoznika sa ciljem veće zaštite putnika u prometu zrakom, tendencija koja će biti prisutna u svim daljnjim reformama varšavskog sistema odgovornosti.<sup>7</sup> Tako je 8. ožujka 1971. godine donesen i drugi protokol Varšavske konvencije, tzv. Gvatemalski protokol, kojim se pooštava temelj odgovornosti prijevoznika do granica objektivne odgovornosti, a iznos ograničenja povisuje za gotovo 10 puta u odnosu na Varšavsku konvenciju (na 1.500.000 zlatnih franaka).<sup>8</sup> Međutim, ovaj protokol nikada nije stupio na snagu.

U daljnjem toku međunarodnog normiranja zračnog prijevoza, donesena je u Guadalahari 18. rujna 1961. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz koji je izvršen od osobe koja nije ugovorni prijevoznik, a koja uređuje uglavnom odnose zakupa između stvarnog i ugovornog prijevoznika, izjednačujući odgovornost stvarnog i ugovornog prijevoznika. Konvencija je stupila na snagu 1. svibnja 1964., a Republika Hrvatska je ovoj konvenciji pristupila temeljem akta o sukcesiji 8. listopada 1991.

Godine 1975. donesena su u Montrealu četiri protokola koji predstavljaju reviziju Varšavske konvencije. Protokoli br. 1, 2 i 3 odnose se na Varšavsku konvenciju i njezine izmjene Haškim i Gvatemalskim protokolima. Oni samo uvode novu obračunsku jedinicu, umjesto zlatnog franka- posebno pravo vučenja (u daljnjem tekstu PPV, eng. Special Drawing

<sup>2</sup> Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air

<sup>3</sup> [www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.htm](http://www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.htm) (1.07.2005)

<sup>4</sup> "Što se tiče temelja odgovornosti prijevoznika prema Varšavskoj konvenciji, tumačenje čl. 20. u smislu subjektivne odgovornosti, i to one na temelju pretpostavljene krivnje, danas je većinom prihvaćeno stajalište koje zastupaju i teorija i sudska praksa. Ipak, postoje i izdvojena stajališta koja tu odredbu tumače u prilog objektivnoj odgovornosti.", Radionov N. - Novačić T., Aktualnosti u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 39, 2002., str. 414.

<sup>5</sup> Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je RH stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, NN 3/1995.

<sup>6</sup> Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929., Done at the Hague on 28 September 1955., [www.icao.int](http://www.icao.int), (1.07.2005.)

<sup>7</sup> N. Radionov, T. Novačić, op. cit. 4., str. 417.

<sup>8</sup> *ibid.*, str. 414.

Right).<sup>9</sup> Protokol br. 4 jedini uvodi sadržajne novine, između ostalog, objektivnu odgovornost prijevoznika i za prijevoz robe.

Protokoli br. 1 i 2 stupili su na snagu tek 15. veljače 1996. godine, a br. 4 tek 14. lipnja 1998. Protokol br. 3, koji uvodi PPV u Gvatemalski protokol, nije nikada stupio na snagu. Bivša SFRJ je ratificirala protokole br. 1, 2 i 4, koji obvezuju Hrvatsku temeljem notifikacije o sukcesiji.

Ova četiri protokola ne treba miješati s Montrealskim sporazumom iz 1966. godine<sup>10</sup>. Naime, Montrealski sporazum nije međudržavni sporazum, nego sporazum zračnih kompanija, članica Međunarodne udruge za zračni prijevoz (eng. International Air Transport Association, dalje: IATA)<sup>11</sup>, o temelju i visini odgovornosti zračnog prijevoznika za putnike u zračnom prijevozu u SAD-u, kao i iz i preko područja SAD-a. Tim je sporazumom uvedena objektivna odgovornost zračnog prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika do iznosa od 75.000 USD. Kako se sporazum ticao samo onih ugovora o prijevozu koji se obavljaju iz SAD-a, prema ili s usputnim zaustavljanjem u SAD-u, zaštita interesa putnika na međunarodnoj razini nije time postignuta jer je za ostatak svijeta i dalje vrijedila Varšavska konvencija s protokolima.

Kao daljnju inicijativu za unaprjeđenje zaštite prava putnika valja navesti IATA Međuprijevoznički sporazum o odgovornosti za putnike,<sup>12</sup> koji je donesen na godišnjoj skupštini IATA-e 31. listopada 1995. u Kuala Lumpuru. Ovaj međuprijevoznički ugovor imao je za cilj zaštitu putnika globalno, tijekom izvršenja svih ugovora o prijevozu od strane prijevoznika potpisnika istog, a ne samo onih koji se odvijaju iz, u ili preko SAD-a. Tim je sporazumom postignuto ono što nije uspjelo ni jednim međunarodnim ugovorom dotad - uvedena je neograničena odgovornost zračnog prijevoznika u slučaju tjelesne ozljede ili smrti putnika (ukoliko su zadovoljeni određeni uvjeti glede tereta dokaza). Kako takav ugovor ne bi ostao mrtvo slovo na papiru, predstavnici zračnih prijevoznika su 1996. godine donijeli i Sporazum o mjerama izvršavanja sporazuma o odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika<sup>13</sup>.

Napokon, u svibnju 1999. godine u Montrealu je sklopljen povijesni sporazum značajan za unifikaciju zračnog prava među članicama Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (eng. International Civil Aviation Organization- ICAO),<sup>14</sup> sa svrhom da se žrtvama u zračnom prometu osigura bolja zaštita, odnosno veća naknada štete. To je Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom prometu zrakom (Montrealska konvencija 1999.)<sup>15</sup>.

<sup>9</sup> Posebno pravo vučenja- eng. Special Drawing Right, posebna je monetarna obračunska jedinica, koju je umjetno stvorio 1969. godine Međunarodni monetarni fond izračunavanjem srednje vrijednosti iz "košarice" valuta najjačih država izvoznica (danas se računa iz vrijednosti četiri valute: Euro, japanski jen, američki dolar i britanska funta). Predstavlja službenu valutu MMF-a i Svjetske banke. [www.imf.org](http://www.imf.org) (20.07.2005)

<sup>10</sup> The "Montreal Inter-carrier Agreement"

<sup>11</sup> Udruženje za međunarodni zračni prijevoz osnovano je 1945. godine u Havani, Kuba, a sjedište mu je u Montrealu. Članovi su mu zrakoplovne kompanije, a dijele se na aktivne i pridružene članove. Prilikom osnivanja IATA je imala 57 članova iz 31 zemlje, većim dijelom iz Europe i Sjeverne Amerike, a danas IATA ima više od 270 članova iz više od 140 zemalja, iz svih dijelova svijeta. Domaći prijevoznik Croatia Airlines članica je IATA-e od 20. listopada 1992. godine. Osnovna zadaća IATA-e je unifikacija uvjeta poslovanja zračnih prijevoznika i normizacija prijevoznih dokumenata, te suradnja članstva. [www.iata.org](http://www.iata.org) (20.07.2005.)

<sup>12</sup> IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability, [www.iata.org](http://www.iata.org) (20.07.2005.)

<sup>13</sup> Agreement on Measures to implement the IATA Intercarrier Agreement, [www.iata.org](http://www.iata.org) (20.07.2005.)

<sup>14</sup> Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (eng. International Civil Aviation Organization- ICAO) međunarodna je i međuvladina organizacija koja ja osnovana 1944. godine u Chicagu, a počela je djelovati 4. travnja 1947. godine. Danas ICAO ima 188 članova uključujući Republiku Hrvatsku. Sjedište Organizacije je u Montrealu i djeluje kao specijalizirana organizacija Ujedinjenih naroda. [www.icao.int](http://www.icao.int) (20.07.2005)

<sup>15</sup> eng. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. Konvencija za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu, god. 54., sv. 1., Zagreb 2004., str. 203-224.

Svrha konferencije u Montrealu bila je osuvremenjivanje i konsolidiranje sedamdeset godina starog sustava međunarodnih dokumenata, pet aktualnih međunarodnih instrumenata (tzv. Varšavski sustav) u jedan pravni dokument, jednu jedinstvenu konvenciju.<sup>16</sup> Montrealska konvencije je stupila na snagu 4. studenoga 2003. godine.<sup>17</sup> Republika Hrvatska nije imala svoje predstavnike na međunarodnoj konferenciji u Montrealu.

Što se tiče domaćih izvora zračnog prava, treba navesti da je Republika Hrvatska nakon osamostaljenja 1991. godine preuzela bivše savezne zakone. Danas Hrvatska ima sve bitne propise iz područja zračnog prava, koje je donijela u toku 1998. godine kada je donijela i Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (u daljnjem tekstu: ZOSOZP)<sup>18</sup>, kojim je regulirana i materija ugovora o prijevozu putnika i prtljage u zračnom prijevozu. Iako je ZOSOZP donijet tek nedavno, nažalost, u pogledu odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i telesnu ozljedu putnika slijedi zastarjelu terminologiju Varšavske konvencije, a ne suvremene tendencije glede zaštite prava putnika.

U svjetlu proeuropskih težnji u Republici Hrvatskoj i obveza koje je Republika Hrvatska preuzela, od velike je važnosti poznavanje regulative Europske unije na tom području, kao i stanje u zakonodavstvu Republike Hrvatske u odnosu na istu.

U ovom ćemo se radu baviti zaštitom prava putnika u zračnom prijevozu. Najprije ćemo prikazati razvoj regulative na tom području u Uniji, potom rješenja predviđena zakonodavstvom Republike Hrvatske, da bi u završnom dijelu iznijeli opažanja o potrebnim izmjenama u domaćem zakonodavstvu radi usklađivanja u skladu s obvezama preuzetim Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju.<sup>19</sup>

## 2. Zaštita prava putnika u Europskoj uniji

Europska unija (u daljnjem tekstu: Unija) ima vitalnu ulogu u zaštiti prava putnika. Zračni prijevoz je po svojoj prirodi međunarodan: putnici mogu putovati iz jedne zemlje u drugu koristeći usluge prijevoznika registriranog u nekoj trećoj zemlji. Oni očekuju jednak stupanj zaštite gdje god putovali, a svoja prava lakše će ostvariti ako postoji ujednačenost propisa umjesto zbunjujuće mješavine nacionalnih propisa. Cilj regulative Unije je stvaranje jedinstvenog tržišta, pa tako i na području zračnog transportnog prava. Takva će ujednačenost ujedno pomoći prijevoznicima u organiziranju međunarodnih usluga i omogućiti tržišno natjecanje pod jednakim uvjetima u cijeloj Uniji.

U 2000. godini Komisija je preporučila opću politiku o zaštiti putnika u zračnom prijevozu, a sastoji se od tri elementa: zakonodavstvo Unije kojim se stvaraju ili osnažuju osnovna prava; promidžbena kampanja radi upoznavanja putnika s njihovim pravima te dragovoljne inicijative u sektoru zračnog prijevoza radi poboljšanja usluga.

### 2.1. Važnost prava putnika

Jedinstveno tržište zračnog prijevoza uvelike je pogodovalo putnicima: oni sada imaju mogućnost putovanja po povoljnijim cijenama i mogućnost izbora između većeg broja usluga i prijevoznika negoli ranije. Liberalizacija, međutim, nije dovoljna. Potrebne su druge mjere radi zaštite interesa putnika i radi omogućavanja potpunog uživanja blagodati jedinstvenog tržišta.

<sup>16</sup> Debeljak- Rukavina S., *Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u rijeci, 23(2002), str. 331.

<sup>17</sup> Filipović, Velimir, *Montrealska konvencija iz 1999. stupila na snagu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, svezak 1., god. 54., str 199.

<sup>18</sup> Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, Narodne novine br. 132/1998.

<sup>19</sup> Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju, [www.mei.hr](http://www.mei.hr) (6.srpnja 2005.)

Putnici u zračnom prijevozu su u nepovoljnijem položaju kad je u pitanju ostvarivanje (obrana) njihovih prava. Primjerice, pri kupnji karte moraju prihvatiti opće uvjete poslovanja prijevoznika; ne mogu pregovarati o uvjetima, a rijetko su s njima upoznati. Kada njihova putovanja odstupaju od planiranog, zbog, primjerice, otkazivanja leta ili uskrate ukrcaja (*denied boarding*), oslanjaju se na ugled prijevoznika radi nastavka putovanja ili se vraćaju kući. U takvim se slučajevima putnici nalaze u nepovoljnom položaju da bi mogli brinuti o sebi, posebice kada su daleko od kuće. U slučaju smrti ili ozljede putnika, odgovornost prijevoznika mora biti jasno definirana, a prava putnika i njihovih obitelji u potpunosti zajamčena.

Osim zaštite takvih temeljnih prava, putnici očekuju i određenu razinu pružanja usluga, koju prijevoznici ne osiguravaju uvijek. Tržišno natjecanje potiče bolje pružanje usluga, ali bi ono trebalo biti popraćeno i dobrovoljnim nastojanjima prijevoznika i zračnih luka da se podignu standardi.

Europska komisija potiče prijevoznike i zračne luke na dobrovoljno preuzimanje obveza radi podizanja kvalitete usluga. U svibnju 2001. godine takve su obveze predstavljene javnosti, i od tada im je pristupila većina zračnih luka i prijevoznika. U veljači 2002. godine počeli su ih postupno provoditi<sup>20</sup>.

## 2.2. Pregled razvoja zaštite prava putnika u Europskoj uniji

Već 1991. godine Unija je donijela Uredbu o uskraćivanju ukrcaja zbog prodaje prevelikog broja karata (*overbooking*)<sup>21</sup>. Njome su putnici stekli pravo na novčanu naknadu i pomoć. Komisija je 2001. godine donijela prijedlog<sup>22</sup> o proširenju i osnaženju te Uredbe - s jedne strane, radi smanjenja učestalosti uskrate ukrcaja time što se prijevoznici obvezuju da traže dobrovoljce koji će odustati od svog mjesta u zamjenu za pogodnosti umjesto da im odbijaju mogućnost ukrcaja. S druge strane, htjelo se proširiti Uredbu i na otkazivanje leta i, djelomično, na dulje kašnjenje i letove koji nisu na redu letenja, kao i na one koji to jesu (*non-scheduled and scheduled flights*). Nova uredba je stupila na snagu 17. veljače 2005.<sup>23</sup> i njome se prijevoznici obvezuju, u slučaju uskrate ukrcaja, na isplatu novčane naknade putnicima te na pružanje pomoći pri reorganiziranju putnih planova, dajući im mogućnost izbora između promjene reda letenja ili povrata novca, te na plaćanje smještaja. Glavna je novina ove uredbe što slična prava daje putnicima i u slučaju otkazivanja leta.

Daljnja inicijativa postojala je radi zaštite prava putnika u slučaju smrti ili ozljede, s obzirom na to što je međunarodno pravo iz 1929. godine bilo neprikladno. Unija je 1997. godine donijela Uredbu o odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju nesreća<sup>24</sup>, kojom je uveden suvremen sustav pravila za zaštitu putnika. Nakon toga je 1999. godine donesena nova međunarodna konvencija, Montrealska konvencija. Ona je uvelike pod utjecaje navedene Uredbe, ali obuhvaća i odgovornost za štetu na prtljazi. Unija je u svibnju 2002.<sup>25</sup> donijela novu Uredbu kojom mijenja onu iz 1997. radi usklađivanja s montrealskim pravilima.

<sup>20</sup> Airport Voluntary Commitment on Air Passenger Service, i Airline Passenger Service Commitment on Air Passenger Service, [www.europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/transport/air/rights/commitments_en.htm) (5.07.2005.)

<sup>21</sup> Council Regulation (EEC) No 295/91 of 4 February 1991 establishing common rules for a denied-boarding compensation system in scheduled air transport, OJ L 36, 8.2.1991.

<sup>22</sup> COM/2001/0784 final Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay flights, OJ 103 E, 30.04.2002.

<sup>23</sup> Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, OJ L 046, 17.02.2004.

<sup>24</sup> Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents, OJ L 285, 17.10.1997.

<sup>25</sup> Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents, OJ L 140, 30.05.2002.

U okviru svoje politike zaštite potrošača, 1990. godine, Zajednica je donijela i Smjernicu<sup>26</sup> radi zaštite kupaca turističkih aranžmana (*package tours*), koji često obuhvaćaju prijevoz zrakoplovom. Ona osigurava da će putnici unaprijed dobiti točne informacije o putovanju i garantira jasna prava ako organizator ne ispuni ugovor.

## 2.3. Pregled zakonodavstva

### 2.3.1. Uskraćivanje ukrcaja, otkazivanje leta ili duže kašnjenje u zračnom prijevozu

Razlozi donošenja Uredbe o uskraćivanju ukrcaja su očiti: kompjutorizirani sustavi rezervacija onemogućuju prijevoznike da znaju točan broj prihvaćenih rezervacija i točan broj stvarno izdanih karata, u odnosu na broj sjedala na svakom letu te da prate cjenovnu strategiju koja se temelji na preostalom broju sjedala.

Među prijevoznicima se ustalila praksa prodaje većeg broja karata od stvarnog broja sjedala (praksa poznata kao *overbooking*). Kako bi izbjegli rizik neprodaje karte za mjesto za kojim postoji potražnja, prijevoznici pretpostavljaju da se neki od putnika neće pojaviti na check in-u.

Cilj donošenja Uredbe (EC) 261/2004 jest veća zaštita putnika kroz bitno povećanje iznosa naknade na koju imaju pravo. Prema Uredbi iz 1991. godine, specifična zaštita putnika se primjenjivala samo u slučaju letova predviđenih redom letenja s polaskom iz zračne luke na područje države članice. Nova uredba proširuje polje primjene također i na charter i domaće letove. Uredba se primjenjuje i u slučaju polaska iz zračne luke na području države nečlanice, ako se radi o prijevozniku sa sjedištem u EU.

U uvodnom dijelu Uredbe navodi se, nadalje, da je prema putnicima uvijek odgovoran stvarni prijevoznik, dakle onaj koji je stvarno pružio ili je trebao pružiti uslugu zračnog prijevoza. Uredbom se ne ograničava pravo stvarnog prijevoznika na naknadu u skladu s mjerodavnim pravom. Kao i prema Montrealskoj konvenciji, odgovornost prijevoznika se ograničava ili isključuje u slučaju izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći ni u slučaju da su poduzete sve razumne mjere (npr. politička nestabilnost, vremenski uvjeti, štrajk i sl.). Ova se uredba primjenjuje i na turističke aranžmane (*package tours*), osim ako otkaz istih nije uvjetovan otkazom leta. Njome se ne dira u prava koja putnici imaju prema Smjernici 90/314/EEC: prijevoznici bi trebali voditi računa o posebnim potrebama osoba koje su smanjene pokretnosti (*persons with reduced mobility*) i osoba u njihovoj pratnji.

#### 2.3.1.1. Uskrata ukrcaja (članak 4.)

Prema novoj Uredbi, u slučaju uskrate ukrcaja, prijevoznik je dužan najprije tražiti dobrovoljce koji žele odustati od svojih mjesta u zamjenu za pogodnosti. To omogućuje putnicima koji su voljni putovati kasnije - u zamjenu za novac - da postignu sporazum s prijevoznikom. Prijevoznik je ovlašten uskratiti ukrcaj protiv volje putnika samo ako nema dovoljan broj dobrovoljaca koji bi odustali od svojih mjesta. U tom slučaju, dužan je isplatiti naknadu, čiji su iznosi znatno viši u odnosu na one iz 1991. godine, i čija je namjena smanjenje prakse prodaje prekomjernog broja karata (*overbooking*).

dužina leta	do 1500 km	1500-3500 km	više od 3500 km
naknada od 1991.	€ 150		€ 300
od 17.2.2005.	€ 250	€ 400	€ 600

<sup>26</sup> Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours, OJ L 158, 23.6.1990.

Nadalje, kao i prema ranijoj Uredbi, prijevoznik je dužan ponuditi izbor između povrata novca za kartu (plus povratni let do mjesta polaska ako daljnje putovanje nije više vrijedno truda) ili alternativni prijevoz kako bi nastavili svoje putovanje. Osim toga, prijevoznik je dužan osigurati hranu i piće, te smještaj, ako je potrebno noćenje.

#### 2.3.1.2. Otkaz leta (članak 5.)

Za razliku od ranije Uredbe, koja nije obuhvaćala otkaz leta, nova Uredba jamči prava putnicima čiji su letovi otkazani. Kada su uzroci otkazivanja pod prijevoznikovom kontrolom, putnici imaju jednako pravo na naknadu kao u slučaju uskrate ukrcaja, osim ako su o otkazivanju leta obaviješteni najmanje dva tjedna ranije ili im je osiguran alternativni let u vremenu koje približno odgovara prvotnom letu.

Ako otkaz leta, neovisno o uzrocima, uzrokuje kašnjenje od pet ili više sati, putnici imaju pravo na povrat novca (plus povratni let do mjesta polaska ako daljnje putovanje nije više vrijedno truda) ili alternativni prijevoz kako bi nastavili svoje putovanje. Osim toga, prijevoznik je dužan osigurati hranu i piće te smještaj ako je potrebno noćenje.

#### 2.3.1.3. Dulje kašnjenje (članak 6.)

Nova Uredba također proširuje polje primjene i na dulje kašnjenje, koje nije bilo obuhvaćeno ranijim zakonodavstvom. Kada let kasni 2, 3, ili 4 sata - ovisno o duljini leta - prijevoznik mora osigurati hranu i piće te smještaj ako je potrebno noćenje. Ako let kasni pet ili više sati, putnici imaju i pravo na povrat novca.

Uredba obvezuje države članice na uspostavu tijela za provedbu, koja će rješavati pritužbe u svezi uskrate ukrcaja, otkaza leta ili duljeg zakašnjenja, omogućujući tako brzo izvansudsko rješavanje sporova između putnika i prijevoznika.

#### 2.3.2. Zaštita putnika u slučaju nesreće

Jedno od najvažnijih postignuća Unije je uvođenje suvremenog sustava odgovornosti u zračnom prijevozu, znatno povoljnijeg za putnike od tada postojeće međunarodne konvencije (Varšavska konvencija), i koji se primjenjuje na međunarodni i domaći prijevoz od strane prijevoznika registriranih u Uniji. Naime, Unija je krajem 1997. godine donijela Uredbu o odgovornosti zračnog prijevoznika za slučaj nesreće sa ciljem poboljšanja razine zaštite putnika u zračnom prometu<sup>27</sup>. Inicijativa Unije potakla je međunarodnu zajednicu na pregovaranje o novom međunarodnom sporazumu, Montrealskoj konvenciji, koja je potpisana 1999., čija je stranka i Europska unija. Konvencija je stupila na snagu za Uniju 28. lipnja 2004.<sup>28</sup>, u isto vrijeme kada i Uredba Unije kojom se pravila Montrealske konvencije o odgovornosti za slučaj smrti, ozljede, kašnjenje te pritužbe u svezi prtljage<sup>29</sup> proširuju na domaće prijevoznike. U skladu s time, putnici prijevoznika iz Unije bit će zaštićeni neovisno o tome koje je njihovo odredište, kao i o neovisno o tomu radi li se o međunarodnom ili domaćem letu.

<sup>27</sup> Uredba Vijeća (EC) 2027 od 9.10. 1997. o odgovornosti prijevoznika za slučaj nesreća, OJ L 285 od 17.10.1997.

<sup>28</sup> Podaci preuzeti iz Priopćenja Europske Komisije Europskom Parlamentu i Vijeću 4. Čačanje prava putnika u Europskoj Uniji, Bruxelles 16.2. 2005., COM (2005) 46 final., str.5.

<sup>29</sup> Uredba (EC) 889/2002 od 13.5.2002. o izmjenama Uredbe Vijeća (EC) 2027 od 9.10. 1997. o odgovornosti prijevoznika za slučaj nesreća, OJ L 140 od 30. 5 2002.

### 2.3.2.1. Uredba 2027/97

Komisija EU je, kako bi dodatno pojačala odgovornost predviđenu u Sporazumu članica IATA-e, 1995. godine odobrila prijedlog Uredbe o odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju nezgode. Uredba je donijeta 9. listopada 1997. godine, a stupila je na snagu 17. listopada 1998. godine.

Kao razlozi donošenja uredbe u uvodu se navode: potreba poboljšanja razine zaštite putnika u zračnom prijevozu; suviše niske granice odgovornosti zračnih prijevoznika u odnosu na tadašnja gospodarska i socijalna mjerila; potreba izbjegavanja vođenja dugotrajnih sudskih sporova za isplatu odšteta; potreba izjednačavanja različitog reguliranja granica odgovornosti zračnog prijevoznika u državama članicama Unije; potreba izjednačavanja pravila koja vrijede u međunarodnom i domaćem prometu.

Nadalje, ističe se postojanje potrebe na međunarodnoj razini za cjelovitom izmjenom Varšavske konvencije. U posljednjoj točki preambule naglašava se prijelazni karakter uredbe - zajednica poduzima prijelazne mjere radi poboljšanja položaja putnika u očekivanju rezultata ispitivanja Varšavske konvencije u okvirima Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO). Čim ICAO završi svoj posao, Vijeće će odmah preispitati ovu uredbu.

Najznačajniju izmjenu Uredba donosi u članku 3. , prema kojem se ne dopušta nikakvo financijsko ograničenje odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt, tjelesnu ozljedu ili drugo zdravstveno oštećenje putnika. Kada zahtjev za naknadu štete iznosi do 100.000 PPV, prijevoznik ne može ograničiti ni isključiti svoju odgovornost dokazivanjem da su on ili njegovi zaposlenici poduzeli sve mjere da se izbjegne šteta. Dakle, do iznosa od 100.000 PPV prijevoznik odgovara po načelu objektivne odgovornosti. Jedini ekskulpacijski razlog jest onaj iz članka 21. Varšavske konvencije, prema kojemu se prijevoznika može u cijelosti ili djelomično osloboditi odgovornosti ako dokaže da je putnik prouzročio štetu ili je tome doprinio.

Zatim, Uredba propisuje obvezu obveznog osiguranja odgovornosti zračnog prijevoznika najmanje u visini 100.000 PPV po putniku.

Uredba u članku 5. uvodi obvezu zračnog prijevoznika registriranog u Uniji na plaćanje predujma oštećenoj osobi u visini najmanje 15.000 PPV u slučaju smrti osobe. Takvo plaćanje predujma ne znači priznanje odgovornosti i može se uračunati u kasniji iznos odštete.

Odredbe članaka 3. i 5. moraju biti unijete u opće uvjete poslovanja prijevoznika. Informacije o tim odredbama moraju biti dostupne putnicima. Prijevoznici sa sjedištem izvan Unije, a koji prevoze prema, unutar ili izvan Unije, a ne primjenjuju navedene odredbe, moraju izričito i jasno o tome obavijestiti putnike pri kupnji putne karte.

### 2.3.2.2. Montrealska konvencija

Europska zajednica sudjelovala je na Međunarodnoj konferenciji o zračnom pravu u Montrealu (od 10. do 28. svibnja 1999.) koja je rezultirala usvajanjem Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom prometu zrakom, i potpisala tu konvenciju 9. prosinca 1999. Vijeće EU je u svojoj Odluci<sup>30</sup> od 5. travnja 2001. potvrdilo sklapanje Konvencije. Kao razlog donošenja navodi da je za prijevoznike u Uniji korisno poslovati prema jedinstvenim i jasnim pravilima o odgovornosti za štetu te da bi ta pravila trebala biti jednaka onima koja se primjenjuju na prijevoznike iz trećih zemalja. Unija i zemlje članice dijele ovlasti u području na koje se odnosi Montrealska konvencija te je stoga potrebna simultana ratifikacija kao jamstvo jednake i potpune primjene njezinih odredbi na području Unije. Montrealska konvencija je stupila na snagu u Uniji 28. lipnja 2004.

<sup>30</sup> Council Decision 2001/539/EC of 5 April 2001 on the conclusion by the European Community of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention), OJ L 194 of 18.7.2001.



Glavni ciljevi donošenja konvencije jesu: moderniziranje i ujednačavanje Varšavske konvencije te njezinih izmjena i dopuna; osiguravanje zaštite interesa potrošača u zračnom prijevozu; potreba pravične nadoknade štete temeljene na načelu osigurane naknade; zatim, postizanje pravične ravnoteže interesa svih sudionika zračnog prometa.

Montrealska konvencija uvodi dvostupanjski sustav (*two tier system*) odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu uslijed smrti i tjelesne ozljede putnika, po uzoru na Uredbu EU iz 1997. i na Sporazum IATA-e iz 1995.

U prvom stupu prijevoznik odgovara po načelu objektivne odgovornosti ako zahtjev za naknadu štete ne prelazi 100.000 PPV-a. Prema članku 20. Konvencije, može se osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je štetu prouzročila ili njezinu nastanku pridonijela nepažnja ili druga protupravna radnja, propust osobe koja traži naknadu ili osobe od koje izvodi svoja prava, u onoj mjeri u kojoj su takva nepažnja ili propust uzrokovali ili doprinijeli nastanku štete. Prijevoznik će jednako tako biti u potpunosti ili djelomično oslobođen odgovornosti kada naknadu štete zbog smrti ili tjelesne povrede putnika traži neka osoba različita od samog putnika, u onoj mjeri u kojoj prijevoznik dokaže da je štetu prouzročila ili da je njezinu nastanku pridonijela nepažnja ili druga protupravna radnja ili propust tog putnika. Ova odredba o oslobođenju odgovornosti obuhvaća oba stupnja odgovornosti.

Kada zahtjev za naknadu štete prelazi 100.000 PPV-a po putniku, prijevoznik odgovara do unaprijed neograničenog iznosa na temelju pretpostavljene krivnje. To je tzv. odgovornost u drugom stupnju. Dakle, prijevoznik će se moći osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da šteta nije nastala kao posljedica nepažnje ili druge kažnjive radnje ili propusta prijevoznika, njegovih zaposlenika ili agenata, odnosno ako dokaže da je šteta nastala isključivo kao posljedica nepažnje ili druge kažnjive radnje treće osobe<sup>31</sup>.

Krajnji je rezultat prihvaćenog sustava, u biti, neograničena odgovornost prijevoznika za štetu uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika, no s mogućnošću prijevoznika da se, u slučaju kad odštetni zahtjev prelazi iznos od 100.000 PPV-a, oslobodi od odgovornosti dokazujući da za štetu nije kriv, odnosno da je za štetu kriva treća osoba. U slučaju da je odštetni zahtjev niži od 100.000 PPV-a prijevoznikova će pozicija biti utoliko teža što će odgovarati prema pravilima objektivne odgovornosti, no ne samo da će u tom slučaju odgovarati prema pravilima objektivne odgovornosti, već će mu biti uskraćena i mogućnost pozivanja na tzv. klasične egzoneracijske razloge, poput više sile i radnje treće osobe.

Odredba o odgovornosti prijevoznika u drugom stupnju do unaprijed neograničenog iznosa slijedi rješenja iz ranije navedenog Sporazuma IATA-e iz 1995. i Uredbe EU iz 1997.

Uz opće pretpostavke odgovornosti za štetu zračnog prijevoznika, u članku 17. traži se i jedna posebna pretpostavka - naime, šteta mora biti isključivo rezultat nesreće<sup>32</sup> u zrakoplovu ili tijekom operacije ukrcaja ili iskrcaja.<sup>33</sup>

Nadalje, u članku 28., Konvencija predviđa obvezu zračnog prijevoznika na isplatu predujma oštećeniku ili ovlašteniku u slučaju zrakoplovne nesreće s posljedicom smrti ili tjelesne ozljede ako je takva obveza predviđena nacionalnim pravom zračnog prijevoznika, kako bi se zadovoljile trenutne (hitne) materijalne potrebe oštećenika. Takva isplata predujma ne znači priznanje odgovornosti zračnog prijevoznika i može biti uračunata u konačni iznos isplate odštete<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> Montrealska konvencija 1999., čl.21.

<sup>32</sup> Nesreća zrakoplova definirana je u Zakonu o zračnom prometu (NN 132/98) kao događaj u vezi s operacijom zrakoplova, koji nastaje od trenutka kad se jedna ili više osoba ukrcu u zrakoplov s namjerom da obavi let, do trenutka iskrcavanja svih osoba iz zrakoplova, a posljedice su smrt ili teška tjelesna ozljeda jedne ili više osoba u zrakoplovu ili izvan njega, uništenje zrakoplova, nestanak zrakoplova ili nedostupnost zrakoplova kao posljedica nesreće, oštećenje strukture zrakoplova ili veće oštećenje imovine treće osobe (2/1/23).

<sup>33</sup> "Time je vraćena formulacija Varšavske konvencije, umjesto formulacije Gvatemalskog protokola koja je govorila o "događaju koji je nastao u zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje koja se odnosi na ukrcaj ili iskrcaj". Taj izraz nije prihvaćen, jer je proširio odgovornost zračnog prijevoznika i na druge situacije (događaje) u zrakoplovu, npr. otmica." N. Radionov, T. Novačić, op. cit. 4., str. 424.,425.

<sup>34</sup> Montrealska konvencija 1999., čl.28., "Advanced payments". Za razliku od Uredbe EU, Montrealska konvencija ne predviđa točno određeni iznos predujma u slučaju smrti putnika.

Ovakvo je plaćanje predujma predviđeno i Uredbom EU iz 1997., u iznosu od min. 15.000 PPV-a za zračne prijevoznike registrirane u Uniji. "Može se zaključiti da su na dodatno uvođenje čl. 28 (nije ga bilo u nacrtu), utjecale države članice EU."... te ".da je unošenje ovog instituta predujma u Konvenciju iz '99. bilo potrebno da razina zaštite interesa oštećenika prema Konvenciji ne bi bila niža od one predviđene internim zakonodavstvom EU i (pretpostavljamo usklađenim) nacionalnim zakonodavstvima zemalja članica EU."<sup>35</sup>

Glede odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu kao posljedicu zakašnjenja u prijevozu putnika, prtljage i stvari, prijevoznik odgovara za štetu, osim ako prijevoznik dokaže da su on, njegovi zaposlenici ili agenti poduzeli sve razumne mjere da se šteta izbjegne ili ako dokažu da im je takve mjere bilo nemoguće poduzeti<sup>36</sup>.

Značajnu novost predstavlja i odredba članka 24. Konvencije kojom se predviđa usklađivanje limita prijevoznikove odgovornosti s inflatornim kretanjima, i to svakih pet godina. Poučeni negativnim iskustvom s prethodnim Varšavskim sustavom, redaktori Montrealske konvencije uvidjeli su, očito, potrebu za kontinuiranom revizijom limita prijevoznikove odgovornosti utvrđujući već u samoj Konvenciji preciznu metodu po kojoj će se ta revizija provoditi.<sup>37</sup>

U članku 50. Konvencije uvodi se obvezno osiguranje odgovornosti zračnog prijevoznika do visine odgovornosti određene Konvencijom. Time se olakšava isplata odštete ovlaštenicima i financijski rasterećuje prijevoznike.

Na temelju rješenja usvojenih u Montrealskoj konvenciji, možemo zaključiti da "nova Montrealska konvencija '99. očito je planirana, formulirana i konačno donesena u cilju "dizanja" dotadašnjih rješenja iz među-prijevozničkog Sporazuma IATA-e '95. i Uredbe EU iz '97. na jednu višu razinu, onu međunarodne konvencije."<sup>38</sup>

Nakon što je Montrealska konvencija stupila na snagu, trebalo je izmijeniti Uredbu EU iz 1997., radi usklađivanja s rješenjima iz Konvencije. To je učinjeno Uredbom 889/2002 od 13. svibnja 2002.

### 2.3.2.3. Uredba 889/2002

U preambuli Uredbe ističe se potreba osiguravanja odgovarajućeg stupnja nadoknade štete putnicima u slučaju nesreća u zračnom prijevozu. Uredba i Montrealska konvencija su donijete radi osnaživanja prava putnika, te se ne mogu tumačiti na način da se njima ta prava umanjuju u odnosu na postojeću legislativu na dan usvajanja ove Uredbe. Novčani iznosi utvrđeni u Uredbi mijenjati će se vodeći računa o inflaciji te o svakoj reviziji granica odgovornosti u Konvenciji.

U članku 1. navodi se da Uredba primjenjuje odredbe Montrealske konvencije o prijevozu putnika i prtljage zračnim prijevozom te da se njome proširuje primjena istih i na prijevoz unutar jedne države članice.

Članak 3. je izmijenjen, te sada sadrži samo odredbu po kojoj se na odgovornost prijevoznika u odnosu na putnike i njihovu prtljagu primjenjuju relevantne odredbe Montrealske konvencije. U članku 5. i dalje je sadržana obveza zračnog prijevoznika na plaćanje predujma oštećenoj osobi, međutim, taj je iznos povećan na 16.000 PPV-a.

Izmijenjen je i članak 6., prema kojemu svi prijevoznici, kada pružaju uslugu prijevoza u Uniji, moraju učiniti dostupnim putnicima sažetak svih glavnih propisa koji se odnose na

<sup>35</sup> N. Radionov, T. Novačić: op. cit. 4., str. 425.

<sup>36</sup> Time je napuštena formulacija čl. 20 Varšavske konvencije "sve mjere koje su bile potrebne..." i zamijenjena izrazom "sve razumne mjere" koji bolje odgovara subjektivnoj odgovornosti zračnog prijevoznika po načelu pretpostavljene krivnje. vidi: Baretić, M. Odgovornost zračnog prijevoznika za štetu koju pretrpi putnik u domaćem i međunarodnom prometu, Pravo u gospodarstvu, 39(2000), 5, str. 117.

<sup>37</sup> Baretić, op. cit. 18., str. 119.

<sup>38</sup> N. Radionov, T. Novačić: op. cit. 4., str. 425.

odgovornost za putnike i njihovu prtljagu. Uz to, svi prijevoznici su dužni, za zračni prijevoz pružen ili "kupljen" u Uniji, svakom putniku osigurati pisanu obavijest: o granici odgovornosti prijevoznika za slučaj smrti ili ozlijede, za taj let, ako takva granica postoji; o primjenjivoj granici odgovornosti prijevoznika za taj let u slučaju uništenja, gubitka ili oštećenja prtljage te o granici odgovornosti prijevoznika za taj let ako je šteta uzrokovana zakašnjenjem.

Ako se radi o prijevoznicima registriranim u Uniji, primjenjuju se granice utvrđene u ovoj Uredbi, osim ako se prijevoznici dobrovoljno obvežu na primjenu viših granica. Ako se radi o prijevoznicima iz država ne-članica, navedene odredbe o obavijestima putnicima se primjenjuju samo u odnosu na prijevoz iz ili unutar Unije.

U dodatku Uredba sadrži sažetak odredbi o odgovornosti koje primjenjuju prijevoznici registrirani u Uniji u skladu s Montrealskom konvencijom i zakonodavstvom Unije.

Dakle, u slučaju smrti ili ozljede nema financijskog ograničenja odgovornosti prijevoznika. Ako zahtjev za naknadu štete ne prelazi iznos od 100.000 PPV-a, prijevoznik se ne može osloboditi odgovornosti. Iznad tog iznosa, prijevoznik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da nije postojao nemar ili krivnja. Nadalje, postoji obveze plaćanja predujma u slučaju smrti ili ozljede osobe, najkasnije u roku od 15 dana od utvrđivanja identiteta ovlaštenika. U slučaju smrti iznos predujma ne može biti manji od 16.000 PPV-a.

U slučaju kašnjenja, prijevoznik je odgovoran za štetu, osim ako je poduzeo sve razumne mjere kako bi se šteta izbjegla ili poduzimanje istih nije bilo moguće. Takva je odgovornost ograničena na iznos od 4150 PPV-a. Isto vrijedi i za slučaj zakašnjenja prtljage, s tim što je odgovornost ograničena na 1000 PPV-a. Prijevoznik je odgovoran i za uništenje, gubitak ili oštećenje prtljage - do 1000 PPV-a. Ako se radi o predanoj prtljazi, odgovara i ako nije kriv; u suprotnom, samo ako postoji krivnja. Viša granica postoji samo ako je, pri predaji prtljage, putnik dao posebnu izjavu i platio dodatnu pristojbu. Ako je prijevoznik koji stvarno vrši prijevoz različit od onog s kojim je sklopljen ugovor o prijevozu, putnik ima pravo uputiti pritužbu ili postaviti zahtjev za naknadu štete protiv svakog od njih.

## 2.4. Daljnji razvoj zaštite prava putnika

Uz usvojene mjere, o kojima je ranije bilo govora, zaštita prava putnika u Europskoj uniji proširuje se na nova područja, od kojih svakako valja naglasiti zaštitu osoba smanjene pokretnosti te pravo putnika na informiranost. O tim su pitanjima doneseni prijedlozi uredbi<sup>39</sup>.

### 2.4.1. Zaštita osoba smanjene pokretnosti

Politika zaštite prava putnika mora obuhvatiti specifične mjere radi zaštite osoba smanjene pokretnosti. Uspješan pristup prijevozu često je nužan za aktivno sudjelovanje u društvenom i gospodarskom životu i njegovo nepostojanje može ozbiljno ugroziti sudjelovanje osoba smanjene pokretnosti u društvenom životu. U Europskoj uniji broj takvih građana kreće se oko 45 milijuna ili 10% građana Unije<sup>40</sup>. Taj broj ne obuhvaća samo osobe s invaliditetom, već i one koji ne bi mogli putovati bez pomoći (zbog svoje dobi, bolesti i sl.). Takve bi osobe trebale računati na jednak tretman i zajamčenu potrebnu pomoć pri putovanju.

Prema prijedlogu uredbe, tim se osobama jamči jednak tretman prvenstveno sprječavanjem prijevoznika ili organizatora putovanja da im onemogućuje pristup prijevozu

<sup>39</sup> Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council concerning the rights of persons with reduced mobility when travelling by air, COM(2005)047 of 16.02.2005.

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the information of air transport passengers on the identity of the operating carrier and on communication of safety information by Member States, COM(2005)048 of 16.02.2005., [www.europa.eu.int/comm/transport/air/rights](http://www.europa.eu.int/comm/transport/air/rights), (5.07.2005.)

<sup>40</sup> Podaci preuzeti iz Priopćenja Komisije Europskom Parlamentu i Vijeću, op. cit.10, str. 9.

zbog njihove smanjene pokretnosti. Zračne luke trebale bi, bez dodatne naplate, osigurati pomoć u zračnim lukama, a prijevoznici u zrakoplovu. Uredba bi se primjenjivala na odlaske, dolaske i transferne letove u zračnim lukama zemalja članica.

#### 2.4.2. Informiranost putnika

Prvo pravo putnika kada kupuje kartu jest da sazna s kojim će prijevoznikom putovati. Nepostojanje odgovarajuće informacije o identitetu prijevoznika onemogućuje putnika u donošenju informirane odluke.

Prema Prijedlogu uredbe jamči se pravo putnicima na informiranost o identitetu prijevoznika pri sklapanju ugovora o prijevozu, ali i pravo na obaviještenost prije polaska o svakoj promjeni prijevoznika. Nadalje, jamči se transparentnost informacija o sigurnosti prijevoznika i prikladna rasprostranjenost takvih informacija: od zemalja članica Unije traži se objavljivanje i razmjena podataka kojima raspolažu glede sigurnosnih standarda zračnih prijevoznika koji koriste zračne luke na njihovu području.

Uspostavljanje novih prava u korist putnika bit će korisno samo ako su putnici u tim pravima informirani i ako ih mogu koristiti. Stoga je od velike važnosti unaprijediti informiranost putnika o njihovim pravima.

### 3. Zaštita prava putnika u Republici Hrvatskoj

U Republici Hrvatskoj je od 18. listopada 1998. godine na snazi Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu<sup>41</sup> (ZOSOZP). Njime je zamijenjen bivši savezni Zakon o obveznim i osnovnim materijalnopravnim odnosima u zračnoj plovidbi, preuzet 1991. godine.<sup>42</sup> ZOSOZP-om se uređuju obvezni odnosi koji nastaju iz ugovora o prijevozu putnika, prtljage i stvari, iz ugovora o obavljanju drugih komercijalnih djelatnosti, zakupu zrakoplova, osiguranju i reosiguranju te u slučaju štete koju zrakoplov u letu nanese osobama i stvarima na zemlji. Zakonom se uređuju i stvarnopravni odnosi u pogledu zrakoplova: vlasništvo i založno pravo na zrakoplovu te postupak ovrhe i osiguranja na zrakoplovu i teretu. U daljnjem izlaganju izložit ćemo odredbe ZOSOZP-a kojima se štite prava putnika.

#### 3.1. Ugovor o prijevozu putnika

Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje prevesti putnika od mjesta polaska do mjesta odredišta u vrijeme predviđeno redom letenja, odnosno u ugovoreno vrijeme, a putnik se obvezuje platiti odgovarajuću prevozninu<sup>43</sup>. Ugovor o prijevozu putnika sklapa se između prijevoznika i putnika ili između prijevoznika i naručitelja prijevoza (čl. 4 ZOSOZP-a). U ovom drugom slučaju, naručitelj prijevoza određuje putnika koji ima pravo putovati. Ugovori koje s prijevoznikom sklapa naručitelj prijevoza dijele se na ugovore na putovanje i na određeno vrijeme. Ugovori na putovanje mogu se sklopiti za jedno ili više putovanja, a ugovori na određeno vrijeme mogu biti ugovori o prijevozu cijelim zrakoplovom ili za dio kapaciteta zrakoplova. Ti ugovori mogu se odnositi na jednog ili više putnika, a moraju biti sastavljeni u pismenom obliku. Prijevoznik je dužan izdati putnu kartu za pojedinog putnika ili grupu putnika (čl. 5. ZOSOZP-a). Putna karta predstavlja dokaz da postoji ugovor o prijevozu putnika, ali se postojanje toga ugovora može dokazivati i na drugi način. U vezi s

<sup>41</sup> vidi bilj. br. 18.

<sup>42</sup> NN 53/91

<sup>43</sup> Čl. 4., st. 1. i 2. ZOSOZP-a

izvršenjem ugovora o prijevozu i putovanju putnika, posebno se uređuju pitanja odustanka od ugovora, odgode putovanja, neizvršenja putovanja i prekida putovanja.

### *3.1.1. Odustajanje od ugovora o prijevozu*

Putnik ima pravo odustati od ugovora o prijevozu prije nego što započne putovanje i tražiti povrat prevoznine, pod uvjetom da je od putovanja odustao u domaćem prijevozu najkasnije 24 sata, a u međunarodnom najkasnije 48 sati prije početka putovanja. Ipak, u ovim slučajevima prijevoznik ne mora vratiti punu prevozninu već umanjenu za 10%, a ako je putnik morao odustati od putovanja zbog smrti u obitelji ili bolesti koja mu je onemogućila putovanje, tada prijevoznik može zadržati najviše 5 % iznosa prevoznine. Ako ovakva smetnja za putovanje nastane tijekom prijevoza, putnik ima pravo na povrat prevoznine u razmjeru prema neiskorištenom dijelu puta.<sup>44</sup>

### *3.1.2. Odgoda putovanja*

Ako putovanje u domaćem prijevozu<sup>45</sup> ne započne u roku od dva sata, a u međunarodnom prijevozu<sup>46</sup> u roku od četiri sata nakon polaska zrakoplova predviđenog redom letenja ili ugovorom, putnik može prije uzlijetanja zrakoplova zahtijevati da ga prijevoznik preveze svojim ili drugim odgovarajućim zrakoplovom, odnosno drugim prijevoznim sredstvom, do odredišnog mjesta ili odustati od putovanja i zahtijevati da mu se vrati prevoznina (članak 7. stavak 1. ZOSOZP-a). Nadalje, ako ne dođe do odustanka od putovanja zbog odgode putovanja, prema stavku 2. istog članka, prijevoznik je dužan putniku, najduže za 24 sata, na svoj trošak osigurati hranu i napitke tijekom čekanja da putovanje započne, a putniku koji nema prebivalište u mjestu polaska i smještaj na način uobičajen u zračnom prijevozu (na to, međutim, neće biti obavezan u slučaju odgode iz razloga sigurnosti zračnog prometa, na temelju akta nadležnog tijela uprave ili drugog nadležnog tijela koje ima javne ovlasti, te u slučaju odgode putovanja iz razloga za koje je putnik odgovoran).

### *3.1.3. Neizvršenje putovanja*

Prema članku 8., ako je let u domaćem prijevozu izvršen, a prijevoznik ne preveze putnika koji ima voznu kartu za taj let i koji se pravodobno prijavio za to putovanje, putnik ima pravo odustati od ugovora i zahtijevati da mu se vrati plaćena prevoznina povišena za 25%. Međutim, ako je do neizvršenja putovanja došlo na temelju akta nadležnog tijela uprave ili drugog tijela s javnim ovlastima iz razloga sigurnosti zračnog prometa, putnik koji je odustao od ugovora ima pravo zahtijevati samo prevozninu.

Nadalje, ako putnik ne odustane od ugovora, ima pravo zahtijevati da ga prijevoznik preveze svojim ili drugim odgovarajućim zrakoplovom, odnosno drugim prijevoznim sredstvom do mjesta odredišta.

<sup>44</sup> čl. 6. ZOSOZP-a

<sup>45</sup> Prema čl. 3. toč. 10. ZOSOZP-a, domaći prijevoz je prijevoz zrakoplovom kod kojega se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze na teritoriju RH.

<sup>46</sup> Članak 3. ZOSOZP-a pod točkom 11. definira međunarodni prijevoz kao prijevoz zrakoplovom kod kojega se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i odredišta nalaze na teritorijima dviju država ili na teritoriju samo jedne države ako je predviđeno međuslijetanje na teritorij druge države.

### 3.1.4. Prekid putovanja

Ako je tijekom putovanja došlo do prekida iz razloga za koje putnik nije odgovoran (članak 9. ZOSOZP-a), u trajanju duljem od tri sata u domaćem, odnosno šest sati u međunarodnom prijevozu, putnik ima pravo zahtijevati da ga prijevoznik svojim ili drugim odgovarajućim prijevoznim sredstvom preveze do mjesta odredišta, ili zahtijevati da ga prijevoznik, zajedno s prtljagom, u primjerenom roku vrati u mjesto polaska i da mu vrati prevozninu za neizvršeni dio putovanja, ili odustati od ugovora i tražiti da mu prijevoznik vrati prevozninu za neizvršeni dio putovanja. Prema stavku 3. istog članka, ako ne dođe do odustanka od ugovora zbog prekida putovanja, prijevoznik je dužan putniku, dok čeka da se putovanje nastavi, na svoj trošak osigurati smještaj, hranu i napitke na način uobičajen u zračnom prijevozu.

ZOSOZP u članku 176. određuje da se odredbe o ugovorima o prijevozu putnika primjenjuju i na odnose koji nastaju u međunarodnom zračnom prometu ako međunarodnim ugovorom nije drugačije utvrđeno.

Putnik ima pravo svoje zahtjeve u opisanim okolnostima tražiti izravno od prijevoznika kad ugovor s prijevoznikom nije sklopio naručitelj prijevoza. Kada postoji takav ugovor, onda se putnik sa svojim zahtjevima može obratiti samo naručitelju prijevoza, koji je putniku obavezan pribaviti usluge prijevoza, pa mu odgovara i za njegovo neispunjenje.

Ugovorni prijevoznik ima pravo povjeriti prijevoz putnika stvarnom prijevozniku<sup>47</sup> ako ovaj osigura iste ili ne bitno lošije uvjete prijevoza, i pod pretpostavkom da ugovorom o prijevozu putnika nije drukčije određeno. Ukoliko je sklopljen ugovor o prijevozu na određeno vrijeme cijelim zrakoplovom (ugovor o čarteru), ugovorni prijevoznik može povjeriti prijevoz stvarnom prijevozniku samo ako je to ugovorom predviđeno ili ako je naručitelj prijevoza na to naknadno pristao u pismenom obliku.

## 3.2. Ugovor o prijevozu prtljage

Ugovor o prijevozu prtljage nije samostalan, već akcesoran ugovor koji nastaje s ugovorom o prijevozu putnika, temeljem kojega putnik ima pravo unijeti u zrakoplov svoju prtljagu.

Prtljaga može biti ručna i predana. Ručnu prtljagu putnik ima pravo unijeti u zrakoplov temeljem ugovora o prijevozu i prevesti je bez posebne naknade, s tim da o njoj sam brine. Kao ručna prtljaga u zrakoplov se ne može unijeti stvar koja po svojoj prirodi i opsegu može predstavljati opasnost ili smetnju za zrakoplov, putnike ili druge stvari ili joj nije mjesto u putničkoj kabini zrakoplova. Težina i opseg ručne prtljage ovise od uvjeta prijevoza prijevoznika, a kao vrijeme prijevoza ručne prtljage smatra se vrijeme od trenutka ukrcanja putnika u zrakoplov do trenutka iskrcanja putnika iz zrakoplova (čl. 23. ZOSOZP-a).

Prijevoznik je dužan primiti na prijevoz i prtljagu koja nema svojstva ručne prtljage, predanu prtljagu (čl. 25. ZOSOZP-a), za koju prijevoznik izdaje pisanu potvrdu o primitku (prtljažnicu). Kao predana prtljaga ne mogu se predati u prijevoz stvari za čiji je prijevoz potrebna posebna dozvola ili stvari koje se moraju prevoziti uz posebne uvjete niti stvari koje po svojoj naravi mogu predstavljati opasnost za zrakoplov ili osobe u zrakoplovu ili nanijeti štetu drugoj prtljazi, kao ni stvari kojima po njihovoj naravi, opsegu ili težini nije mjesto u prostorijama određenim za smještaj prtljage.

Uz prijevoz prtljage mogu se u zrakoplovu prevoziti i stvari od velike vrijednosti ili dragocjenosti koje se ubrajaju u prtljagu, ali pod drugačijim uvjetima od onih stvari koje se smatraju prtljagom. Ako prijevoznik primi na čuvanje dragocjenosti ili druge stvari velike

<sup>47</sup> Prema čl. 3. toč. 3. ZOSOZP-a, stvarni prijevoznik je osoba koja nije ugovorni prijevoznik, ali koja obavlja cijeli prijevoz ili dio tog prijevoza, a nije uzastopni prijevoznik.

vrijednosti, on je o tome dužan izdati pisanu potvrdu u kojoj se označava njihova vrijednost (prema izjavi putnika). Za dragocjenost ili drugu vrijednu stvar koju prijevoznik primi na prijevoz, za koju izdaje posebnu potvrdu u kojoj je označena njihova vrijednost, prijevoznik može naplatiti posebnu naknadu od putnika.

### 3.3. Odgovornost prijevoznika za štetu

Odgovornost zračnog prijevoznika za štetu na temelju ugovora o prijevozu u cijelosti je regulirana odredbama ZOSOZP-a. Prema članku 15. stavku 1. ZOSOZP-a, prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika za vrijeme prijevoza<sup>48</sup>, za štetu nastalu zbog odgode, neizvršenja, prekida putovanja ili zbog zakašnjenja u prijevozu zrakoplovom. Međutim, prijevoznik ne odgovara ako dokaže da su on ili osoba koja je po njegovu nalogu ili za njegov račun radila, poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne ili ako dokaže da nije bilo moguće te mjere poduzeti.<sup>49</sup> Takvo je rješenje analogno rješenju Varšavske konvencije u čl. 20. st. 2. i koje prema većinski prihvaćenom tumačenju smisla i izričaja te odredbe u povijesti Varšavske konvencije odgovara načelu pretpostavljene krivnje. Analogno tome, formulaciju odredbe ZOSOZP-a o temelju odgovornosti prijevoznika treba također tumačiti u prilog odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje, te naš postojeći zakon stoga smatrati neadekvatno prilagođenim novim tendencijama u razvoju instituta odgovornosti zračnog prijevoznika na međunarodnom planu.<sup>50</sup>

Postoji i mišljenje<sup>51</sup> prema kojem danas više ne postoje razlozi za tumačenje navedene odredbe Varšavske konvencije u smislu odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje, stoga bi i istu odredbu ZOSOZP-a trebalo tumačiti u skladu s modernim tendencijama razvoja instituta odgovornosti zračnog prijevoznika u smislu objektivne odgovornosti.

Takvo je mišljenje neprihvatljivo. Namjera redaktora Varšavske konvencije bila je olakšavanje prijevoznikove pozicije omogućujući mu da se oslobodi odgovornosti dokazivanjem da za štetu nije kriv. Činjenica da je danas težište interesa sadržanih u toj odredbi promijenjeno ne može opravdati tumačenje iste na drugačiji način no što je to činjeno desetljećima. Dakle, unatoč tomu što danas postoji tendencija tumačenja u smislu objektivne odgovornosti, odredbe Varšavske konvencije se ne mogu tumačiti drugačije nego što je to godinama činjeno, te sukladno tome i odredbe ZOSOZP-a treba tumačiti na temelju pretpostavljene krivnje.

Visina odgovornosti zračnog prijevoznika određena je u članku 17. ZOSOZP-a. Za štetu nastalu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika odgovornost prijevoznika ograničena je na iznos od 100.000 PPV-a (čl. 17. st. 1.). Prijevoznik gubi pravo pozivati se na tu granicu odgovornosti ako putnik dokaže da je šteta uzrokovana namjerno ili krajnjom nepažnjom (čl. 19. st.1.). Dakle, prijevoznik će u nekim slučajevima i po našem Zakonu, kao i po Montrealskoj konvenciji odgovarati neograničeno i to prema pravilima subjektivne odgovornosti. Razlika je između odredbi tih izvora u tome što će po ZOSOZP-u prijevoznik odgovarati neograničeno po kriteriju dokazane krivnje, dakle samo ako mu se dokaže namjera ili krajnja nepažnja, što će za putnika predstavljati znatno teži dokaz nego prema Montrealskoj konvenciji, gdje odgovara po kriteriju pretpostavljene krivnje.<sup>52</sup>

Takav model odgovornosti predviđen u odredbama ZOSOZP-a djelomično prati visinu odgovornosti iz tzv. prvog stupnja odgovornosti u Montrealskoj konvenciji, međutim, u tzv. drugom stupnju predviđa rješenje znatno povoljnije za prijevoznika.

<sup>48</sup> Kao vrijeme prijevoza putnika u zračnom prijevozu smatra se vrijeme od početka radnji otpreme putnika do svršetka radnji prihvata putnika. čl. 15. st. 2. u vezi s čl. 81. st. 2. t. 1 ZOSOZP

<sup>49</sup> Čl. 15. st. 4. ZOSOZP

<sup>50</sup> N. Radionov, T. Novačić: op. cit. 4., str. 426.

<sup>51</sup> Baretić, op. cit. 18., str. 114.

<sup>52</sup> Baretić, op. cit. 18., str. 115.

Ako prijevoznik dokaže da su smrt, oštećenje zdravlja ili ozljeda nastali iz razloga koji se nalaze na strani oštećenog putnika, odgovornost prijevoznika za naknadu štete smanjuje se u razmjeru s doprinosom putnika nastanku štete.<sup>53</sup>

Prijevoznik će odgovarati za štetu zbog zakašnjenja putnika ili njegove prtljage, osim ako dokaže da su on ili osoba koja je po njegovom nalogu ili za njegov račun radila na izvršenju prijevoza poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne ili ako dokaže da nije bilo moguće te mjere poduzeti. Prijevoznik neće odgovarati ako dokaže da je šteta nastala iz razloga koji se nalaze isključivo na strani oštećenog putnika. Odgovornost prijevoznika ograničena je na iznos od 4 150 PPV-a po putniku.<sup>54</sup> Međutim, prijevoznik se neće moći pozivati na to ograničenje ako se dokaže da je šteta učinjena namjerno ili krajnjom nepažnjom. Prijevoznik će se ipak moći pozvati na granicu odgovornosti ako je štetu namjerno ili krajnjom nepažnjom uzrokovala osoba koja je po njegovu nalogu ili za njegov račun radila na izvršenju prijevoza, ako dokaže da je ta osoba radila izvan okvira svojih obveza.

Na jednak je način odgovornost prijevoznika za štetu zbog zakašnjenja putnika ili njegove prtljage regulirana i Montrealskom konvencijom.

Prijevoznik odgovara i za štetu na predanoj prtljazi, osim ako dokaže da su on ili osoba koja je za njegov račun radila na izvršenju prijevoza poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne ili ako dokaže da nije bilo moguće te mjere poduzeti (čl. 61. ZOSOZP-a).

Putnik može, prilikom predaje prtljage, izjaviti vrijednost te prtljage u iznosu većem od Zakonom predviđenog iznosa prijevoznikove odgovornosti (čl. 26. st. 1. ZOSOZP-a), za što će platiti posebnu naknadu. U tom će slučaju prijevoznik odgovarati za štetu na predanoj prtljazi do naznačenog iznosa, osim ako dokaže da je označena vrijednost viša od stvarno nastale štete (čl. 26. st. 2. ZOSOZP).

U svezi ručne prtljage Zakon razlikuje dvije situacije- ovisno o tome je li šteta na ručnoj prtljazi nastala uslijed nesreće zrakoplova ili ne. U slučaju štete na ručnoj prtljazi nastale uslijed nesreće zrakoplova, prijevoznik odgovara po kriteriju predmnijevane krivnje - dakle, prijevoznik će za takvu štetu odgovarati osim ako dokaže da su on ili osobe koje su po njegovom nalogu ili za njegov račun radile na izvršenju prijevoza poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne ili ako dokaže da te mjere nije bilo moguće poduzeti (čl. 24. st.2. ZOSOZP-a). U svim ostalim slučajevima, prijevoznik će za štetu odgovarati po kriteriju dokazane krivnje (čl. 24. st. 1.).

Odgovornost prijevoznika za štetu na prtljazi, kako predanoj, tako i ručnoj, ograničena je na iznos od 1 000 PPV-a po putniku (čl. 27. st.1.). Međutim, prijevoznik će odgovarati neograničeno ako se dokaže da je šteta nastala iz radnji ili propusta prijevoznika ili osobe koja je po njegovu nalogu ili za njegov račun radila na izvršenju prijevoza, a radnje ili propusti su učinjeni namjerno ili krajnjom nepažnjom (čl. 27. st. 2. ZOSOZP-a).

Glede rokova za podizanje tužbe, ZOSOZP za razliku od Montrealske konvencije ne predviđa dvogodišnji rok za podizanje tužbe istekom kojeg bi dolazilo do prekluzije prava na naknadu štete. U tom bi smislu za podizanje tih zahtjeva vrijedio opći zastarni rok. Međutim, taj će rok biti znatno skraćen u slučaju štete na prtljazi ili štete zbog zakašnjenja.<sup>55</sup> Putnik je dužan uložiti prijevozniku prigovor za štetu na predanoj prtljazi u roku od 7 dana od primitka prtljage, a u slučaju zakašnjenja u prijevozu prtljage, u roku od 21 dana od dolaska putnika u odredište. Ako putnik ne uložiti pisani prigovor glede navedenih šteta u tom roku, prijevoznik neće za te štete odgovarati ( čl.28. ZOSOZP-a ). Međutim, ZOSOZP omogućava putniku da prigovor uložiti i nakon proteka navedenih rokova i to ako je šteta nastala iz uzroka uslijed kojih je putnik bio spriječen podnijeti prigovor u navedenim rokovima. U tom će slučaju putnik moći staviti prigovor čim to bude moguće, a najkasnije u roku od 7 dana od kada su prestali uzroci zbog kojih je putnik bio spriječen podnijeti prigovor

<sup>53</sup> Čl. 15. st. 5. ZOSOZP

<sup>54</sup> Čl. 17. st. 2. ZOSOZP

<sup>55</sup> Baretić, op. cit. 18., str.119.



na vrijeme (čl. 28. st. 3. ZOSOZP-a). Prijevoznik se neće moći osloboditi odgovornosti pozivajući se na to da putnik nije na vrijeme uložio prigovor ako je šteta prouzročena namjerno ili iz krajnje nepažnje (čl. 29. ZOSOZP).

Naš jedini nacionalni zračni prijevoznik, Croatia Airlines, kao član Međunarodne udruge zračnih prijevoznika (IATA-e), obvezao se potpisivanjem međuprijevozničkog sporazuma 1995. na primjenu potpuno drugačijih rješenja glede odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika od onih predviđenih ZOSOZP-om. Stoga već danas dolazi do problema neujednačenosti pravne regulative na internom polju primjene zakona i ratificiranih konvencija u odnosu na međuprijevozničke sporazume<sup>56</sup>.

Prema Sporazumu IATA-e o odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika iz 1995<sup>57</sup>. godine, zračni prijevoznici odgovaraju objektivno, bez obzira na krivnju do granice od 100.000 PPV-a, a preko te granice prema načelu pretpostavljene krivnje.

U skladu s time, Croatia Airlines u svojim Općim uvjetima prijevoza<sup>58</sup> (u daljnjem tekstu: Opći uvjeti) koji se odnose na međunarodni i domaći prijevoz potpuno slijedi rješenja Sporazuma IATA-e o nepozivanju na ograničenje odgovornosti, o objektivnoj neograničenoj odgovornosti prijevoznika za zahtjeve do 100.000 PPV-a po putniku te isplatu predujma u visini 15.000 PPV-a.

U članku 15. 2. Općih uvjeta sadržana je odredba koja se odnosi na odgovornost prijevoznika u domaćem prijevozu. Na takvu se odgovornost primjenjuje ZOSOZP ukoliko nije drukčije uređeno Općim uvjetima. Dakle, što se tiče domaćeg prijevoza, primarno se primjenjuju Opći uvjeti, a podredno ZOSOZP.

ZOSOZP zabranjuje uvođenje odredbi kojima se prijevoznik u potpunosti ili djelomično oslobađa odgovornosti, odnosno onih odredbi kojima se isključuju ili ograničavaju prava putnika, zatim odredbi kojima se prebacuje teret dokaza s prijevoznika ili kojima se predviđaju ograničenja odgovornosti povoljnija za prijevoznika nego ograničenja predviđena tim zakonom (čl. 2. st. 2. ZOSOZP-a). Stoga je navedeno tumačenje Općih uvjeta u skladu s ZOSOZP-om.<sup>59</sup>

Opći uvjeti sadrže i obavijest putnicima o europskoj Uredbi (EC) 261/2004 koja je na snazi u Europskoj uniji od 17. veljače 2005. i kojom se reguliraju prava putnika u slučaju uskraćenog ukrcanja, otkaza leta ili duljeg kašnjenja u zračnom prijevozu. U Obavijesti se naglašava da se odredbe EU regulative izravno primjenjuju na sve putnike koji putuju letom Croatia Airlinesa iz neke od zemalja EU u Hrvatsku, ali da se na letove Croatia Airlinesa iz Republike Hrvatske u EU ne primjenjuju odredbe EU regulative. Prava putnika na ovim letovima, kao i prava putnika na domaćim letovima Croatia Airlinesa i letovima prema zemljama koje nisu članice EU regulirana su Općim uvjetima.

Dakle, naš nacionalni zračni prijevoznik je u svojim Općim uvjetima preuzeo suvremena rješenja odgovornosti zračnog prijevoznika, izjednačivši prava putnika u domaćem i međunarodnom prijevozu, unatoč sigurnosti koju mu je jamčio ZOSOZP. Postavlja se stoga problem izmjene ZOSOZP-a kako bi se postiglo ono što se zapravo već primjenjuje. O tome će biti riječi u daljnjem izlaganju.

<sup>56</sup> N. Radionov, T. Novačić: op. cit. 4., str. 427.

<sup>57</sup> "Na godišnjoj skupštini IATA-e 31. listopada 1995. u Kuala Lumpuru, predstavnici zračnih prijevoznika zaključili su sporazum o odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika (eng. IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability, u daljnjem tekstu: Sporazum) s ciljem preciznijeg definiranja prava i obveza zračnog prijevoznika, poštujući prava putnika. ovaj put, međutim takav među-prijevoznički ugovor imao je za cilj zaštitu putnika globalno, tijekom izvršenja svih ugovora o prijevozu od strane prijevoznika potpisnika novog sporazuma, a ne samo onih koji se odvijaju iz, u ili preko SAD-a. Time je praktično, proširen sustav kakav je predviđen Montrealskim sporazumom iz 1966., s time da je ispravljena određena nepravda koju je raniji sporazum sadržavao, vezano uz ograničenu teritorijalnu primjenu ranijeg među-prijevozničkog sporazuma."... "Sporazum je stupio na snagu 1. travnja 1997., čime su stvoreni uvjeti za daljnju aktivnost država na uređivanju materije odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu ili tjelesnu ozljedu putnika." . N. Radionov, T. Novačić: op. cit. 4., str. 420., 421.

<sup>58</sup> "Opći uvjeti prijevoza", www.croatiaairlines.hr, (5. srpnja 2005.)

<sup>59</sup> N. Radionov, T. Novačić: op. cit. 4., str. 428.

#### 4. Usklađivanje nacionalnog zakonodavstva

Svaka zemlja koja želi postati članicom Europske unije mora ispuniti određene uvjete kako bi po svom priključivanju Uniji mogla funkcionirati u sklopu njezinih sustava i već utvrđenih pravila.

U Republici Hrvatskoj proces usklađivanja zakonodavstva počeo je dobrovoljnom ocjenom stupnja usklađenosti propisa RH s propisima EU u sklopu Plana integracijskih aktivnosti RH iz 1999. godine. Tada je prvi put utvrđeno stanje usklađenosti hrvatskih propisa s europskim.<sup>60</sup>

Potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju s EU (u daljnjem tekstu: SSP)<sup>61</sup>, Hrvatska se obvezala na postupno usklađivanje<sup>62</sup> zakonodavstva s *acquis communautaireom*.

Ministarstvo za europske integracije je, u suradnji s tijelima državne uprave, izradilo Plan provedbe Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju koji je Vlada usvojila na svojoj sjednici 18. listopada 2001. godine. To je operativni dokument koji utvrđuje mjere potrebne za uspješnu provedbu obveza preuzetih potpisivanjem sporazuma: što se mora učiniti, tko je odgovoran za pojedinačnu provedbu, kako će se i u kojim rokovima sporazum provoditi. Plan provedbe Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju znatno se promijenio u odnosu na dokument usvojen na sjednici Vlade 18. listopada 2001. godine. Ministarstvo za europske integracije, u suradnji s tijelima državne uprave, ga redovito nadopunjuje novim mjerama, unosi izmjene u postojeće mjere, odnosno uklanja one mjere koje zbog izmijenjenih okolnosti nisu više relevantne. Vlada je na svojoj sjednici održanoj 30. travnja 2003. godine usvojila Dopune plana provedbe.

Republika Hrvatska se u članku 58. stavku 6. SSP-a obvezuje da će svoje zakonodavstvo, uključujući upravne, tehničke i druge propise, prilagoditi zakonodavstvu Unije koje se u određenom trenutku primjenjuje u zračnom i kopnenom prometu, i to u onoj mjeri u kojoj to služi liberalizaciji i obostranom pristupu tržištima objiju stranaka te omogućuje kretanje putnika i roba. Prema stavku 4. istog članka obvezuje se i na pregovaranje o sklapanju posebnih sporazuma kojima se uređuju uvjeti obostranoga pristupa tržištu u zračnom prometu, kako bi se zajamčio usklađeni razvoj i postupna liberalizacija prometa između stranaka.

U članku 69. SSP-a ističe se važnost usklađivanja postojećeg hrvatskog zakonodavstva sa zakonodavstvom Unije, a Hrvatska se obvezuje da će nastojati osigurati postupno usklađivanje postojećih zakona i budućeg zakonodavstva s pravnom stečevinom Unije (*acquis*). U stavku 2. istog članka navodi se da će usklađivanje započeti danom potpisivanja Sporazuma i da će se postupno proširivati na sve elemente pravne stečevine Unije iz tog sporazuma. Usklađivanje bi se, posebno u najranijoj fazi, trebalo usredotočiti na temeljne dijelove *acquisa* koji se odnose na unutarnje tržište i druga područja vezana uz trgovinu.

Plan provedbe od 18. listopada 2001. godine među mjerama potrebnim za provedbu preuzetih obveza navodi započinjanje pregovora za sklapanje Sporazuma o zračnom

<sup>60</sup> Usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s *acquis communautaireom*, [www.mei.hr](http://www.mei.hr), (6. srpnja 2005.).

<sup>61</sup> Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju između EU i njezinih država članica i Republike Hrvatske potpisan je 29. listopada 2001. godine u Luxembourg. Uslijedio je proces ratifikacije Sporazuma u državama članicama Unije, Europskom parlamentu i Republici Hrvatskoj. Do stupanja na snagu sporazuma, na snazi je bio (od 1.1.2002.) Privremeni sporazum o trgovinskim i s njima povezanim pitanjima između Republike Hrvatske s jedne strane, i Europske zajednice s druge strane. Sporazum o Stabilizaciji i pridruživanju stupio je na snagu 1. veljače 2005., Ratifikacija Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, [www.mei.hr](http://www.mei.hr), (6. srpnja 2005.).

<sup>62</sup> Obveza usklađivanja zakonodavstva započinje početkom procesa priključivanja. U sklopu procesa priključivanja prvi korak čini proces *screeninga* koji provode zemlje kandidati za članstvo u suradnji s Unijom na dvije razine- multilateralno i bilateralno. Proces *screeninga* podrazumijeva pregled EU propisa, poznatih pod nazivom *acquis communautaire* podijeljenih na 31 poglavlje. Multilateralni *screening* uključuje više zemalja kandidata kojima predstavnici Europske komisije predstavljaju *acquis*. Bilateralni *screening* uključuje sastanke jedne zemlje kandidata s predstavnicima komisije u sklopu kojega se utvrđuju odnosi nacionalnih propisa i politike u odnosu na *acquis*., Usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s *acquis communautaireom*, [www.mei.hr](http://www.mei.hr), (6. srpnja 2005.).

prometu te izradu popisa propisa koji uređuju područje zračnog prometa, a koji se moraju uskladiti s propisima Unije (kao rok za provedbu te mjere navodi se prosinac 2001.). Prema novom Planu provedbe Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, mjera izrade popisa propisa koji uređuju područje zračnog prometa, a imaju se uskladiti s propisima Unije je provedena (9/2002), a za početak pregovora za sklapanje Sporazuma o zračnom prometu kao rok se navodi prosinac 2003. Potrebno je izraditi i Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o zračnom prometu (12/2004).

Usklađivanje<sup>63</sup> pravnog sustava Republike Hrvatske s europskim pravnim sustavom jedan je od velikih izazova procesa približavanje RH Europskoj uniji. Dakle, uz mnoge druge zakone, usklađivanje će utjecati i na ZOSOZP, koji će se morati prilagoditi odredbama Uredbe EU o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nezgode koja je na snazi u državama članicama EU.

Iz izloženih činjenica proizlazi nedvojbeno potreba mijenjanja ZOSOZP-a. Iako je zakon nedavno izmijenjen, pri njegovu noveliranju nije se u dovoljnoj mjeri vodilo računa o suvremenim tendencijama u reguliranju odgovornosti zračnog prijevoznika.

Do izmjene zakonskih rješenja može doći jer bi Republika Hrvatska trebala, vodeći računa o preuzetim obvezama i želji za što skorijim članstvom u Europskoj uniji, uskladiti postojeće zakonodavstvo sa zakonodavstvom Unije.

Jedna od mogućih solucija je i ratifikacija Montrealske konvencije. Time bi ona postala mjerodavno pravo glede odgovornosti zračnog prijevoznika za međunarodni prijevoz putnika, prtljage i robe te bi zakonodavac s vremenom morao uskladiti odredbe zakona s rješenjima konvencije.

## 5. Zaključak

U okviru materije zaštite prava putnika, odredbe o odgovornosti prijevoznika doživjele su brojne izmjene, prvenstveno u pogledu temelja i visine prijevoznikove odgovornosti, mogućnosti da prijevoznik odgovara i preko propisanih granica i dr.

Kada govorimo o pravcima razvoja zaštite prava putnika, moramo krenuti od Varšavske konvencije iz 1929. godine, čija su pravila o odgovornosti zračnog prijevoznika obilježila čitavo 20. stoljeće. U vrijeme njezina donošenja, razvoj zračnog prijevoza bio je tek u začetima, stoga je u njoj uspostavljen kriterij subjektivne odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, koji je odražavao tadašnje shvaćanje o potrebi zaštite prijevoznika. Masovnost i brz razvoj tehnologije na području zrakoplovstva nametali su neprestano nove izazove za pravednije i ujednačenije reguliranje odgovornosti zračnog prijevoznika. Stoga se uvida da propisi Varšavske konvencije suviše štite prijevoznika te se javlja shvaćanje o potrebi bolje zaštite prava putnika u zračnom prijevozu. Pedesetih godina 20. stoljeća započinje proces rada na protokolima o izmjenama i dopunama Varšavske konvencije, koji su i obilježili čitavo stoljeće, no nikada nisu dali zadovoljavajuće rezultate -

<sup>63</sup> Kako bi se usklađivanje zakonodavstva što učinkovitije provodilo, Vlada RH usvojila je 19. srpnja 2001. godine Odluku o mjerama u postupku usklađivanja zakonodavstva RH s *acquis communautaireom*, čija je obvezna primjena započela 1. prosinca 2001. godine. U skladu s navedenom Odlukom, tijela državne uprave u pripremi zakonodavnih akata kojima se usklađuje zakonodavstvo RH s *acquisom*, prema čl. 69. SSP-a, obvezna su uz zakonodavni akt priložiti ispunjenu Izjavu o usklađenosti i Usporedni prikaz podudarnosti odredbi prijedloga propisa s odredbama propisa EU. Oba instrumenta se zajedno s prijedlogom akta dostavljaju Ministarstvu za europske integracije, Upravi za usklađivanje pravnog sustava na provjeru i potvrđivanje. Onaj nacrt prijedloga propisa kojim se usklađuje zakonodavstvo RH s relevantnim *acquisom* a koji nije popraćen s oba instrumenta, vraća se stručnom nositelju na doradu i ne upućuje se u daljnji postupak. Hrvatski sabor je 9. listopada 2002. godine donio Zaključak kojim se Vlada RH obvezuje da u postupku usklađivanja zakonodavstva Hrvatskom saboru upućuje prijedloge zakona koje prati potvrđena Izjava o usklađenosti prijedloga propisa s *acquis communautaireom* i Usporedni prikaz podudaranja odredbi propisa. Instrumenti usklađivanja, [www.mei.hr](http://www.mei.hr)

to su Haški protokol 1955., Gvatemalska konvencija 1971., Montrealski protokoli 1975. te Gvadalaharska konvencija iz 1961. Osim ovih međunarodnih dokumenata, donose se i razni sporazumi i preporuke kojima se zadire u pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika, ali na način da njihove odredbe obvezuju zračne prijevoznike članove određenih međunarodnih udruženja - Montrealski sporazum IATA-e iz 1966. te Sporazum IATA-e iz Kuala Lumpur 1995.

Veliku ulogu u unaprjeđenju prava putnika i uvođenju stupnjevitog sustava odgovornosti imale su dvije zrakoplovne organizacije: Međunarodna udruga za zračni prijevoz - IATA i Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo - ICAO. One su značajno utjecale na stvaranje svijesti o potrebi unaprjeđenja zaštite prava putnika, što je 1999. godine rezultiralo donošenjem Montrealske konvencije. Montrealska konvencija je stupila na snagu i novo transportno zračno pravo postalo je i sastavnim dijelom prava Europske unije.

Kada govorimo o zaštiti prava putnika u Europskoj uniji, unutar zakonodavstva EU možemo govoriti o propisima koji se odnose na zaštitu prava putnika u slučaju uskraćivanja ukrcaja, otkazivanja leta ili dužeg kašnjenja u zračnom prijevozu te o regulativi koja se odnosi na zaštitu putnika u slučaju nesreće. Zajednica je već 1991. godine donijela Uredbu o uskraćivanju ukrcaja zbog prodaje prevelikog broja karata (*overbooking*), Uredbu br. 296/91, kojom su putnici stekli pravo na novčanu naknadu i pomoć. Radi smanjenja učestalosti uskrate ukrcaja te proširenja uredbe i na otkazivanje leta i dulje kašnjenje, donijeta je 2004. godine nova uredba (Uredba br. 261/2004). Njome su putnici stekli pravo na isplatu novčane naknade i pomoć pri reorganiziranju putnih planova - dana im je mogućnost izbora između promjene reda letenja ili povrata novca te na plaćanje smještaja.

Glede zaštite prava putnika u slučaju nesreće, u Uniji je postojala inicijativa za unaprjeđenje zaštite prava putnika u slučaju smrti ili ozljede, s obzirom na to da je postojeće međunarodno pravo bilo neprikladno, i to na jednak način kao i u međuprijevozničkom Sporazumu IATA-e. Tako je Unija 1997. godine donijela Uredbu br. 2027/97 o odgovornosti zračnog prijevoznika za slučaj nesreća kojom je uveden moderan sustav pravila za zaštitu putnika. Naime, prema toj Uredbi uvodi se objektivna odgovornost zračnog prijevoznika za odštetne zahtjeve do 100.000 PPV-a, a preko tog iznosa neograničena odgovornost na temelju pretpostavljene krivnje zračnog prijevoznika. Osim toga, Uredba uvodi i obvezu zračnog prijevoznika na plaćanje predujma oštećenoj osobi u visini najmanje 15.000 PPV-a u slučaju smrti osobe te obvezu obveznog osiguranja odgovornosti zračnog prijevoznika najmanje u visini 100.000 PPV-a po putniku. Godine 1999. donijeta je Montrealska konvencija, koja je nastala i pod utjecajem navedene Uredbe. Montrealska konvencija je u Uniji stupila na snagu 28. lipnja 2004. godine i predstavlja izvor prava u Uniji. Unija je 2002. godine donijela Uredbu 889/2002 kojom mijenja Uredbu 2027/97 radi usklađivanja s Montrealskom konvencijom. Njome je proširena primjena odredbi Montrealske konvencije i na prijevoz unutar jedne države članice. Dakle, na temelju navedenog možemo zaključiti da je danas u Uniji osiguran visok stupanj zaštite prava putnika u zračnom prijevozu. Republika Hrvatska je zemlja kandidat za punopravno članstvo u Uniji i dužna je, u skladu s preuzetim obvezama, uskladiti postojeće zakonodavstvo na području zaštite prava putnika s regulativom koja postoji u Uniji. Međutim, izuzmemo li težnje za članstvom u Uniji, svedjedno ostaje potreba usklađivanja hrvatskog zakonodavstva s odredbama Montrealske konvencije i suvremenim tendencijama na području zaštite prava putnika. Iako je ZOSOZP tek nedavno mijenjan, u njemu su i dalje sadržane zastarjele odredbe o zaštiti prava putnika iz Varšavske konvencije. Postavlja se pitanje svrhe zadržavanja takvog zastarjelog koncepta odgovornosti zračnog prijevoznika - to svakako ne može biti zaštita nacionalnog zračnog prijevoznika, budući da je on sam u svojim Općim uvjetima prijevoza preuzeo suvremena rješenja odgovornosti zračnog prijevoznika odrekavši se time zaštite koju mu je ZOSOZP pružao.

Stoga, ZOSOZP bi prvenstveno trebalo mijenjati u dijelu koji se odnosi na odgovornost zračnog prijevoznika za štete nanesene putnicima uslijed smrti ili tjelesne ozljede - umjesto starog koncepta subjektivne odgovornosti preuzetog iz Varšavske konvencije, trebalo bi

uvesti novi koncept subjektivno - objektivne odgovornosti iz Montrealske konvencije. Dakle, umjesto presumirane odgovornosti zračnog prijevoznika, uvesti dvostupanjski sustav odgovornosti prema kojem prijevoznik odgovara prema načelu objektivne odgovornosti ako zahtjev za naknadu štete ne prelazi iznos od 100.000 PPV-a, a ako zahtjev prelazi taj iznos, prijevoznik odgovara prema pravilima subjektivne odgovornosti i to po kriteriju presumirane krivnje. Nadalje, ZOSOZP ne predviđa plaćanje predujma oštećenoj osobi u slučaju smrti osobe, kao ni obvezu obvezatnog osiguranja odgovornosti zračnog prijevoznika u visini najmanje 100.000 PPV-a po putniku.

Što se tiče odgovornosti prijevoznika za štete nastale zakašnjenjem u prijevozu putnika, trebalo bi je regulirati u posebnoj članku, kako to čini i Montrealska konvencija. Temelj odgovornosti u tom slučaju nije potrebno mijenjati jer i ZOSOZP i Montrealska konvencija za štetu nastalu zakašnjenjem u prijevozu putnika predviđaju presumiranu odgovornost zračnog prijevoznika.

U pogledu prijevoza prtljage, ZOSOZP sadrži odredbe koje su u skladu s Montrealskom konvencijom - tako i ZOSOZP i Montrealska konvencija predviđaju dokazanu krivnju zračnog prijevoznika za štetu na ručnoj prtljazi. Međutim, za štete na predanoj prtljazi ZOSOZP predviđa presumiranu odgovornost zračnog prijevoznika, što bi trebalo izmijeniti, i u skladu s Montrealskom konvencijom uvesti objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za štete na predanoj prtljazi.

Republika Hrvatska nije poslala svoje predstavnike na međunarodnu konferenciju u Montrealu i pokazuje neodlučnost u ratificiranju Montrealske konvencije. Republika Hrvatska bi trebala što prije pristupiti Montrealskoj konvenciji i s njom uskladiti ZOSOZP.

Republika Hrvatska je dužna, u skladu s preuzetim obvezama, uskladiti svoje zakonodavstvo na području zaštite prava putnika s regulativom Unije. Kako bi se postigla sustavna cjelina, neophodno je ratificirati Montrealsku konvenciju te potom pristupiti noveliranju ZOSOZP-a. Na taj će se način ispuniti međunarodne obveze i istovremeno postići cjelovit sustav zaštite prava putnika koji je u skladu s međunarodnim uređenjem.

Nadalje je potrebno naglasiti da, iako naš nacionalni prijevoznik posluje na temelju Općih uvjeta prijevoza koji su u skladu s međunarodnom regulativom, to ne može biti isprika za održavanje postojećeg stanja. Domaće zakonodavstvo znatno odstupa ne samo od međunarodne regulative, već i od prakse, što je nedopustivo.

Kao što je iz navedenog vidljivo, brojni su razlozi koji govore u prilog činjenici da bi noveliranju ZOSOZP-a trebalo bi pristupiti bez odlaganja kako sustav zaštite prava putnika ne bi kvalitativno sve više zaostajao za međunarodnim.

## Summary

Regulation 261/2004 was a further step in the promotion of protection of passenger rights in the European Union.

The author examines the development of the institute of air carrier liability for damage in the European Union, paying special attention to Regulation 261/2004, which came into force on February 17th, 2005.

Emphasis is placed on the need to harmonise domestic law with the solutions provided for in the Regulation, in accordance with obligations imposed by the Stabilisation and Association Agreement. The need to introduce objective liability of the air carrier for death and physical injury, as laid down in the Montreal Convention and Regulation 889/2002 which implemented the provisions of the Montreal Convention in the Union's secondary legislation, is pointed out.

*Keywords: air transport, Regulation 261/2004, Montreal Convention, Regulation 889/2002, air carrier liability, harmonisation of national legislation with the *acquis communautaire**

## Literatura

1. Baretić, Marko, Odgovornost zračnog prijevoznika za štetu koju pretrpi putnik u domaćem i međunarodnom prometu, Pravo u gospodarstvu, svezak 5, godište 39., Zagreb 2000., str. 110-123.
2. Debeljak Rukavina, Sandra, Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, godište 23., suppl. (2), Rijeka 2002., str. 325-369.
3. Debeljak Rukavina, Sandra, Ugovor o prijevozu putnika, prtljage i stvari u zračnom prometu, magistarski rad, Zagreb, 2002.
4. Filipović, Velimir, Montrealska konvencija iz 1999. stupila na snagu, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Zagreb 2004., svezak 1., godište 54., str. 199-202.
5. Filipović, Velimir, Odgovornost zračnog prijevoznika, Pravni fakultet u Zagrebu, 2000.
6. Hlača, Vinko, Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2000.
7. Horvat, Ladislav, Kaštela, Slobodan, Osnove zračnog prava, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1998.
8. Medić Musa, Ines, Hrvatsko pomorsko i zračno međunarodno privatno pravo izvanugovorne odgovornosti za štetu, magistarski rad, Split, 2002.
9. Radionov, Nikoleta, Novačić Tomislav, Aktualnosti u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, godište 39, 2002., str. 413-430.
10. Craig, Paul, De Burca, Grainne, EU Law: Text, Cases, and Materials, Oxford University Press, third edition, 2003.

## Pravni izvori

- Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, Narodne novine br.132/1998.
- Council Regulation (EEC) No 295/91 of 4 February 1991 establishing common rules for a denied-boarding compensation system in scheduled air transport, Official Journal L 36, 8.2.1991.
- Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91, Official Journal L 046, 17.02.2004.
- Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents, Official Journal L 285, 17.10.1997.
- Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents, Official Journal L 140, 30.05.2002.
- Council Decision 2001/539/EC of 5 April 2001 on the conclusion by the European Community of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention), Official Journal L 194, 18.7.2001.
- Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours, Official Journal L 158, 23.06.1990.
- Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council concerning the rights of persons with reduced mobility when travelling by air, COM(2005)047
- Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the information of air transport passengers on the identity of the operating carrier and on communication of safety information by Member States, COM(2005)048

Konvencija za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, godište 54., svezak 1., Zagreb 2004., str. 203-224.

### **Web stranice**

[www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)  
[www.croatiaairlines.hr](http://www.croatiaairlines.hr)  
[www.mei.hr](http://www.mei.hr)  
[www.iata.org](http://www.iata.org)  
[www.icao.int](http://www.icao.int)  
[www.imf.org](http://www.imf.org)

62. STR.PRAZNA