

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 16.XII 1966.

Vijeće: Gabro Badovinac, prof.dr Vladislav Brajković,
dr Emilio Pallua

Odgovornost poduzeća za aerodromske usluge za štetu na zrakoplovu koji se nalazi na poletno-sletnoj stazi - Ovo poduzeće dužno se brinuti o sigurnosti zrakoplova dok se zrakoplov nalazi na poletno-sletnoj stazi - Prije dozvole polijetanja radnik poduzeća dužan se uvjeriti da li je staza slobodna za polijetanje - Za štetu može biti odgovorna i služba kontrole letenja ako ju je skrivila - I pilot također može biti odgovoran u granicama vlastite krivnje

Tužitelj je zrakoplovni poduzetnik, a tuženik je poduzeće za aerodromske usluge.

Tužitelj u toku spora i u tužbi tvrdi da je 29.VIII 1965. na aerodromu tuženoga došlo do oštećenja tužiteljeva aviona tipa Caravella SE 210 oznake YU-AHE, koji je polijetao iz Dubrovnika u Ljubljanu i London u 08,58 sati. Udarom tužiteljevog aviona, odnosno njegovoga krila u elisu nepropisno parkirano aviona JO-DDEL FBMFL D-140-C došlo je do oštećenja krila tužiteljevog aviona, pa je time nastala šteta tužitelju od n.din. 52.212,15. Budući da je ova šteta nastala isključivo krivnjom tuženoga, odnosno njegovog radnika, smatra tužitelj da mu je tuženi dužan tu štetu naknaditi.

Tuženi u odgovoru na tužbu i u toku spora usprotivio se zahtjevu tužitelja, i tvrdi da do udara a time i do štete na tužiteljevom avionu nije došlo njegovom krivnjom ili njegovih radnika, jer da je avion D-140-C bio propisno parkiran na mjestu gdje nije mogao ugroziti sigurnost saobraćaja na spojnici aerodroma koja vodi na rulnu stazu. Neposredno prije kretanja tužiteljevog aviona kapetan aviona D-140-C svojevoljno je i bez prethodnog odobrenja i znanja radnika tuženog svoj avion pomakao s mjesta na kome je prethodno bio parkiran, i doveo ga u nedopušten položaj. Tvrdi da se štetni događaj desio na mjestu koje je izvan nadležnosti tuženog aerodromskog poduzeća, te da je to mjesto pod kontrolom i nadležnosti kontrole letenja (Aerodromski centar za vođenje i kontrolu zrakoplova) koji centar nije smio dati dozvolu za polijetanje tužiteljevom avionu kad je položaj aviona D-140-C ugrožavao kretanje na spojnici od platforme k rulnoj stazi. Smatra prema tome da su za eventualnu štetu tužitelju odgovorni organi Aerodromskog centra, a ne tuženi. Poriče visinu štete i tužbenog zahtjeva, i tvrdi da je oštećenje krila tužiteljeva aviona nastalo na površinskom segme-

ntu napadnog ruba, te da popravak toga dijela krila ne može iznositi toliko kako to tvrdi tužitelj.

U spor se umiješala na strani tužitelja "Direkcija za civilno vazduhoplovstvo" iz Beograda (Aerodromski centar za vođenje i kontrolu zrakoplova na aerodromu Dubrovnik).

Nakon provedene rasprave i izvedenih dokaza sud je udovoljio tužbenom zahtjevu iz slijedećih razloga:

Nesporno je medju strankama: - da je sportski avion D-140-C dana 28.VIII 1965. bio parkiran na odredjenom mjestu za parkiranje sportskih aviona uz spojno-rulnu stazu; - da su radnici tuženoga odnosno avion na zahtjev njegovog vlasnika pomakli s mjesta na kome je bio parkiran bliže spojno-rulnoj stazi; - da je avion tužitelj "Caravella" prilikom prolaza po spojno-rulnoj stazi svojim lijevim krilom zapleo za elisu parkiranog aviona D-140-C, da je o nezgodi nakon polijetanja tužiteljevog aviona bio obaviješten Centar za vođenje i kontrolu zrakoplovstva aerodroma Dubrovnik, koji se odmah stavio u vezu s avionom tužitelja i obavijestio ga o nezgodi; - da je avion tužitelj nastavio let u Ljubljani i tamo stigao; - da nije odmah proveden propisani postupak o utvrđivanju nezgode od strane nadležnih organa Direkcije za civilnu zračnu plovību; - da nije na propisani način utvrđeno oštećenje, vrst, obim i visina štete na tužiteljevu avionu prilikom slijetanja na aerodrom u Ljubljani.

Sporno je medju strankama: da li je tuženi odgovoran za pomicanje sportskog aviona D-140-C s prijašnjeg mjesta parkiranja bliže spojno-rulnoj stazi; - da li odgovornost za pomicanje i davanje dozvole za polijetanje tužiteljevog aviona pada na Centar za vođenje i kontrolu zrakoplovstva; - da li odgovornost za nezgodu pada na Centar odnosno na sporednog umješača Direkciju za civilnu zračnu plovību; - da li je tuženi aerodrom odgovoran za nezgodu i nastalu štetu na avionu tužitelja; - da li je i koliko sam tužitelj odgovoran za nastalu nezgodu, a time i za dio štete; - te konačno kolika je šteta i koja visina štete je na tužiteljevom avionu.

Ocjenujući odgovornost tuženoga, a na osnovi utvrđenih činjenica u toku spora, sud je stekao uvjerenje da je tuženi odgovoran za nastalu nezgodu, a s time u vezi i za njegove štetne posljedice. Naime, u smislu odredaba Zakona o iskorištavanju zrakoplovnih pristaništa (Sl.list SFRJ br.12/64). Poduzeće za aerodromske usluge dužno je da se brine o sigurnosti poletno-sletnih i drugih staza, pristanišne platforme, uređaja i postrojenja na zrakoplovnom pristaništu koje zahtijeva javni saobraćaj i sigurnost zrakoplovstva i putnika, a u skladu s postojećim propisima (čl.6), kao i da

se brine oko prihvata i otpreme zrakoplova u smislu Pravilnika o poslovima prihvata i otpreme zrakoplova (Sl. list SFRJ broj 27/64), a u koje poslove spada siguran boravak zrakoplova na pristanišnoj platformi prije polijetanja, te da raspolaže s potrebnom stručnom radnom snagom (član 2, 19 i 36 Pravilnika). O svim ovim poslovima dužan je voditi brigu tuženi, jer se zrakoplov za vrijeme boravka na pristanišnoj platformi, odnosno stajanki nalazi pod nadzorom tuženoga kao organizacije koja u smislu člana 9. Uredbe o redu na zrakoplovnom pristaništu (Sl. list SFRJ broj 38/65), vrši prihvata i otpremu zrakoplova. Ove poslove obavljaju radnici tuženoga, te ako se na poletno-sletnoj stazi, odnosno svojim stazama ili u njihovoj neposrednoj blizini treba da izvrše neki radovi, tuženi, odnosno njegovi radnici, dužan je o tome obavijestiti Aerodromski centar za vođenje i kontrolu zrakoplova i održavati s njim stalnu vezu (čl.14. Uredbe).

Ocjenujući postupak tuženoga, odnosno njegovih radnika o spornom slučaju, a u svjetlu gore navedenih načela, sud je stekao uvjerenje da radnici tuženoga nisu tako postupali. Naime iz iskaza svjedoka slijedi da su oni zapovjedniku sportskog aviona D-140-C na njegov zahtjev pomogli da se taj avion s mjesta na kom je bio parkiran pomakne bliže spojno-rulnoj stazi. Doduše kako tvrde ovi radnici sportski avion i nakon toga nalazio se na udaljenosti od spojno-rulne staze tako da je bio nesmetan prolaz drugim avionima koji bi se kretali po spojno-rulnoj stazi, ali da je daljnje pomicanje aviona izvršio sam njegov vlasnik bez znanja i pitanja odnosnih radnika. O ovom i ovakvom pomicanju aviona radnici tuženoga nisu obavijestili Aerodromski centar iako su to bili dužni u smislu postojećih propisa. Nadalje prilikom starta tužiteljevog aviona s platforme starter, koji je također radnik tuženog, dao je znak i dozvolu za izlazak na rulnu stazu, ne vodeći računa da li je spojno-rulna staza slobodna za bezopasan prolaz. Po nalazu suda starter je bio dužan prije nego pilotu dade znak za polazak s platforme uvjeriti se da li su svi prolazi slobodni i bezopasni za prolaz tužiteljevog aviona. Starter bi da je tako postupao, obzirom na udaljenost platforme i mjesta na kom je tužiteljev avion stajao, te mjesta na kome se nalazio istureni sportski avion, prethodno tražio da se odnosni avion ukloni, jer je, obzirom na mjesto na kome se nalazio sportski avion i širinu krila tužiteljevog aviona, starteru moralo pasti u oči da prolaz tužiteljevog aviona nije potpuno siguran. Prema tome je i starter tuženoga propustio tom prilikom primjenu dužne pažnje, te je i njegovim propustom došlo do nezgode, pa je za štete posljedice njegove odgovoran tuženi.

Što se tiče odgovornosti radnika Direkcije za civilnu zračnu plovidbu, odnosno njenih organa na aerodromu Dubrovnik, valja istaći da se iz rezultata ne može zaključiti na propuste, pa prema tome i na odgovornost Direkcije. Naime iz iskaza svjedoka i uvida na licu mjesta slijedi da organi Direkcije nisu bili obaviješteni o pomicanju sportskog aviona s mjesta na kome je bio prethodno parkiran s jedne strane, a s druge strane s kontrolnog tornja nije moguće, obzirom na smještaj aparata i pregled platforme, zamijeniti odnosni sportski avion, odnosno utvrditi činjenicu da li on ugrožava siguran prolaz tužiteljevog aviona po spojno-rulnoj stazi. Međutim ipak valja istaći da organi Direkcije nisu u predmetnom slučaju postupili u svemu u skladu s postojećim propisima, napose ne u skladu s propisima Uredbe o Direkciji za civilnu zračnu plovidbu u vezi s Pravilnikom o izvidjaju nezgoda u civilnom zrakoplovstvu. Organi Direkcije propustili su uskladiti službu obavješćivanja Centra za polijetanje sa službama Poduzeća za aerodromske usluge, te zbog toga nije vršen nadzor kako je to propisano i kako to traži sigurnost zračne plovidbe obzirom na njenu osjetljivost i opasnost. Nadalje nakon nezgode nije provedeno pravovremeno i propisano izvidjenje nezgode, pa je propušten niz radnji koje su organi sigurnosti zračne plovidbe morali provesti, pa je tako površan postupak upravo neoprostiv, obzirom na delikatnost službe i zadatke određene propisima. Međutim svi ovi propusti nisu imali utjecaja ni na nastanak nezgode, ni na visinu štete, te stoga nema ni odgovornosti Direkcije za nastalu štetu.

Konačno ispitujući eventualnu odgovornost tužiteljevog pilota za nastalu nezgodu, sud je na temelju iskaza vještaka našao da pilot u predmetnom slučaju nije propustio dužnu pažnju, jer iako je mogao sa svoga sjedišta vidjeti avion, nije mogao ocijeniti da je njegova udaljenost od spojno-rulne staze tolika da bi ugrožavao sigurnost njegovog aviona, to prije što se krila tužiteljevog aviona nalaze daleko iza pilotova sjedišta, s jedne strane, a s druge strane što je i prilikom izlaska na spojno-rulnu stazu vozio ne po sredini već više desno, vodeći pri tome računa o odnosnom avionu. Obzirom na izloženo ne može se uzeti da bi koji dio odgovornosti padao na samoga tužitelja.

G.B.