

VRHOVNI SUD KANADE
(Supreme Court of Canada)
Presuda od 20. III 1979.

Dame Rita Hildegard Aranka
Ludecke c/a Canadian
Pacific Airlines Ltd.

Suci: Martland, Ritchie, Pigeon, Estey i McIntyre

Uzastopni prijevoz putnika i prtljage zrakom - Ograničenje odgovornosti zračnog vozara za smrt putnika i za gubitak prtljage - Primjena čl.3. i 4. Varšavske konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz i Haškog protokola o izmjeni Konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz - Vozar odgovara za prijevoz putnika neograničeno u slučaju kada nije izdao putnu kartu - Haški protokol zahtijeva da u putnu kartu bude unijeta i napomena ("notice") o primjeni odredaba Varšavske konvencije o odgovornosti zračnog vozara - Tisak na putnoj i prtljažnoj karti mora biti čitljiv prosječnoj osobi uz upotrebu prosječne pažnje i da u svemu udovoljava postavljenim zahtjevima za minimumom sadržaja

1. Suprug tužiteljice je kao putnik poginuo u nezgodi zrakoplova tuženoga.
2. Tužiteljica je podnijela zahtjev za naknadu štete uzročene smrću njenog supruga i oca dvoje maloljetne djece, kao i zahtjev za naknadu štete zbog gubitka prtljage.
3. Napominje se da je putnik prije putovanja kupio putnu kartu izdanu u Engleskoj od agenta koji je djelovao za British Overseas Airways Corporation (BOAC). Njegovo putovanje započelo je u Londonu odakle je otišao za New Delhy, zatim za Hong Kong i naposljetku za Tokio. Tuženi je bio samo uzastopni vozar prevoživši putnika svojim zrakoplovom između Hong Konga i Tokia. Upravo za vrijeme trajanja putovanja zrakoplovom tuženoga dogodila se nezgoda u kojoj je putnik poginuo.
4. Tuženi je priznao svoju odgovornost, no istovremeno je istakao kako smatra da ima pravo na ograničenje

odgovornosti, kako u pogledu naknade štete uzročene smrću putnika, tako i u pogledu izgubljene prtljage.

5. O nastalom sporu rješavano je u tri stupnja. Svoje odluke su donijeli Prvostepeni sud (Superior Court for Quebec), Apelacioni sud (Court of Appeal for Quebec) i Vrhovni sud Kanade (Supreme Court of Canada).

Prvostepeni sud zauzeo je stajalište prema kojem je zračni vozar ovlašten na ograničenje odgovornosti u pogledu zahtjeva za naknadu štete uzročene smrću putnika, no istovremeno je vozaru odrekao pravo ograničavanja odgovornosti za štetu nastalu gubitkom prtljage. Svoje stajalište o pravu na ograničenje odgovornosti za štetu nastalu pogibijom putnika sud je obrazložio činjenicom što se prema čl.3, st.2. Varšavske konvencije odgovornost vozara za ovu vrstu šteta ne može ograničiti jedino u slučaju kada nije izdana putna karta, a u konkretnom slučaju, što je nesporno, putna karta je bila izdana. Eventualne manjkavosti, odnosno nedostaci na putnoj karti ne utječu na vozarovo pravo na ograničenje odgovornosti. U odnosu na potraživanje za gubitak prtljage, Prvostepeni sud je vozaru odrekao mogućnost ograničenja odgovornosti. Ovo iz razloga što je, po mišljenju suda, prtljažna karta, koja je bila sastavni dio putne karte, bila sačinjena protivno zahtjevima iz čl.4, st.2. Varšavske konvencije, odnosno što je bila nečitka. Prema odredbi iz stava 2, člana 4. Varšavske konvencije ukoliko prtljažna karta ne sadržava izričito navedene pojedinosti, s čime se u praksi izjednačuje i slučaj, ako ih sadržava ali tekst nije čitljiv, vozar nije ovlašten na ograničenje odgovornosti za štetu uzročenu gubitkom prtljage.

Povodom odluke Prvostepenog suda obje parnične stranke uložile su žalbe. Tužiteljica se žalila na dio odluke koji se odnosio na naknadjivanje štete zbog smrti putnika, a tuženi je tvrdio kako ima pravo na ograničenje odgovornosti i za gubitak prtljage.

Apelacioni sud (suci: Casey, Gagnon i Kaufman) usvojio je žalbu tuženoga odbacivši stajalište Prvostepenog suda o nemogućnosti ograničavanja vozarove odgovornosti za štetu nastalu gubitkom prtljage. Naime, prema jedinstvenom gledištu, prtljažna karta bila je u dovoljnoj mjeri čitljiva, tj. prosječnoj osobi pri upotrebi prosječne pažnje, a

sadržaj putne karte udovoljavao je traženjima iz čl.4, st.1. Varšavske konvencije. Zbog različite prosudbe Prvostepenog suda i Apelacionog suda o ispunjavanju uvjeta postavljenih u čl.4, st.1. Varšavske konvencije, posebno o stupnju čitljivosti prtljažne karte, izmijenjena je odluka Prvostepenog suda o zahtjevu za naknadu štete za gubitak prtljage i određeno je da je vozar ovlašten na ograničenje odgovornosti. Što se tiče žalbe tužiteljice na odluku Prvostepenog suda o ograničavanju vozarove odgovornosti za naknadu štete uzročene smrću putnika, Apelacioni sud zauzeo je stajalište prema kojem se za ograničenje vozarove odgovornosti, osim što mora biti izdana putna karta, moraju ispuniti još neke pretpostavke. Prema riječima suca Caseya ograničenje odgovornosti mora biti stečeno ("must be earned"). Zahtjevi u pogledu sadržaja putne karte navedeni u čl.3, st.1. Varšavske konvencije moraju biti ispunjeni jer u protivnom se ne radi o putnoj karti u smislu Varšavske konvencije, te se ima smatrati kao da putna karta nije niti izdana. Posebno, pak, tužitelj treba dokazati činjenicu da putna karta sadržava izjavu vozara ("statement") da je odnosni prijevoz u pogledu vozarove odgovornosti reguliran odredbama Konvencije (pa prema tome i odredbama o ograničenju odgovornosti vozara) odnosno da je ovakva izjava čitljiva. U konkretnom slučaju putna karta je dovoljno čitljiva, a sadržaj odgovara zahtjevima iz čl.3, st.1. Varšavske konvencije. Iz ovih razloga, a ne onih koje iznosi Prvostepeni sud, vozaru je dopušteno ograničiti njegovu odgovornost u pogledu naknade štete za putnikovu smrt. Zaključno rečeno, prema stajalištima Apelacionog suda dopušteno je ograničenje odgovornosti kako u pogledu naknade štete za putnikovu smrt, tako i u pogledu prtljage.

Prema mišljenju suca McIntyrea, suca Vrhovnog suda Kanade, odlučujući o prvom pravnom pitanju, tj. može li zračni vozar ograničiti svoju odgovornost za štetu nastalu putnikovom pogibijom, čl.3, st.2. Varšavske konvencije je jasan. Povlastica ograničavanja odgovornosti gubi se samo onda kada nije izdana putna karta. Iako je Apelacioni sud u odgovoru na ovo pitanje pošao od drugih gledišta, konačne odluke se slažu. U konkretnom slučaju vozar je ovlašten na ograničenje odgovornosti za naknadu štete nastale putnikovom smrću.

Prema Haškom protokolu izmijenjen je čl.3, st.1. Varšavske konvencije (Kanada je postala strankom Protokola) u pogledu zahtjeva za sadržajem putne karte, kao i pravnih posljedica za neudovoljenje stavljenim zahtjevima. Dok se u čl.3, st.1. Varšavske konvencije navodi da će putna karta sadržavati i izjavu ("statement") prema kojoj je prijevoz u pogledu odgovornosti vozara reguliran odredbama Varšavske konvencije, Haški protokol traži da se u zrakoplovnu kartu unese "napomena koja upućuje na to da ako putnici poduzimaju jedno putovanje, čije je krajnje odredište ili jedno usputno slijetanje u jednoj zemlji koja nije istovjetna sa zemljom polaska, njihov prijevoz može potpasti pod Varšavsku konvenciju koja, u načelu, ograničava odgovornost vozara u slučaju smrti ili tjelesne povrede, kao i u slučaju gubitka ili oštećenja prtljage." Nadalje, ukoliko putna karta ne sadrži ovakvu napomenu, jednako kao i u slučaju putnikovog prijevoza zrakoplovom bez karte uz pristanak vozara, vozar odgovara neograničeno (čl.3, st.2. Haškog protokola in finem).

Sudac Ritchie, govoreći u ime većine sudaca u sudskom vijeću, iznio je stajalište prema kojem je Apelacioni sud pogriješio u tumačenju Haškog protokola na identičan način kao i odgovarajuće odredbe Varšavske konvencije. Dok se u Varšavskoj konvenciji govori o potrebi unošenja izjave ("statement") u putnu kartu, u Haškom protokolu je riječ o napomeni ("notice"). Osim toga, prema Varšavskoj konvenciji vozar odgovara neograničeno samo u slučaju kada je putnika primio u zrakoplov bez putne karte, a prema Haškom protokolu, uz ovaj slučaj, i onda kada putna karta ne sadrži ovu napomenu.

I uz pogrešno tumačenje Apelacionog suda / konačna odluka o mogućnosti ograničenja vozarove odgovornosti za putnikovu smrt je ista: vozar može ograničiti svoju odgovornost s obzirom da je putnikova karta odmah ispod imena putnika na svakom kuponu za let, odnosno na svakoj stranici karte, upućivala na primjenu Konvencije, odnosno na mogućnost ograničavanja odgovornosti vozara za naknadu štete uzročene smrću ili tjelesnom povredom putnika ili gubitkom ili oštećenjem prtljage.

Što se tiče mogućnosti ograničavanja vozarove odgovornosti za naknadu štete za gubitak prtljage ispravno je

suda
stajalište Apelacionog / (Mr. Justice Casey). Tisak i raspored prtljažne karte je čitljiv, a sadržaj udovoljava zahtjevima iz čl.4, st.1. Varšavske konvencije u pogledu navodjenja potrebnih klauzula. Prema stavu 2, člana 4. Varšavske konvencije vozar u tom slučaju ne gubi pravo ograničenja odgovornosti.

Pozivanje tužiteljice na odluku iz slučaja Montreal Trust Co. and Stampleman c/a Canadian Pacific Airlines Ltd. iz 1977. godine (ista je objavljena u Lloyd's Law Reports, Vol.2, 80, 1977) nije osnovano, s obzirom da se u ovom slučaju i u predmetu raspravljanja ne radi o identičnom činjeničnom stanju. Naime, iako se radi o zahtjevima za naknadu štete uzročne smrću putnika u zrakoplovu, u slučaju na kojeg se poziva tužiteljica radi se o unutrašnjem prijevozu (poginuli putnik Stampleman kupio je kartu od Air Canada u Kanadi, a putovanje je započelo i završilo u Kanadi), dok se u konkretnom slučaju radi o odgovornosti uzastopnog vozara u međunarodnom prijevozu, na koji prijevoz se primjenjuju odredbe Varšavske konvencije i Haškog protokola.

(LLR 1979,2, str.260)

S.J.

Odgovornost zračnog vozara za naknadu štete prouzročene smrću ili tjelesnom povredom putnika ili gubitkom ili oštećenjem prtljage

Pitanje odgovornosti zračnog vozara za naknadu štete prouzročene smrću ili tjelesnom povredom putnika u zrakoplovu ili gubitkom ili oštećenjem prtljage posebno je zanimljivo imajući u vidu neprestano povećanje putničkog zračnog prijevoza.

U međunarodnim zračnim prijevozima imovinskopравни odnosi između zračnog vozara i imaoća prava su prvi put bili regulirani Konvencijom za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz (Varšava, 12. X 1929). Bivša Jugoslavija je ovu konvenciju ratificirala, a nova nije, već je primjenjuje na osnovi ranije

izjavljene ratifikacije. Varšavska konvencija izmijenjena je Protokolom o izmjeni Konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz (Den Haag, 23. IX 1955), kojem je pristupila i Jugoslavija (v. Dodatak Sl. listu FNRJ br.6, 1959).

Prema čl.3, st.1. Varšavske konvencije putniku se mora izdati putna karta koja će sadržavati slijedeće pojedinosti:

- 1) mjesto i datum izdanja,
- 2) mjesto polaska i mjesto odredišta,
- 3) mjesto usputnog slijetanja (the agreed stopping places) pod uvjetom da vozar može zadržati pravo izmjene mjesta usputnog slijetanja (stopping places) u slučaju potrebe i da, ukoliko se posluži ovim pravom, nastala izmjena neće utjecati na to da se prijevozu oduzme njegov međunarodni karakter,
- 4) ime i adresu vozara ili više vozara, ako ih ima,
- 5) izjavu da je prijevoz reguliran pravilima o odgovornosti utvrđenima Konvencijom.

Izričitom odredbom iz st.2, čl.3. Varšavske konvencije određeno je da, ukoliko nije izdana putna karta, vozar nema pravo na isključenje ili ograničenje odgovornosti. To je ujedno i jedini slučaj kada se neće primijeniti odredbe Varšavske konvencije o odgovornosti zračnog vozara.

Protokol zahtijeva da se u zrakoplovnu putnu kartu unesu slijedeći podaci:

- 1) naznaka mjesta polaska i odredišta,
- 2) ako se mjesta polaska i odredišta nalaze na teritoriju jedne iste Visoke strane ugovornice i, ako je predviđeno jedno ili više usputnih slijetanja na teritoriju druge države, naznaku jednog od tih slijetanja,

- 3) napomenu koja upućuje na to da ako putnici poduzimaju jedno putovanje čije je krajnje odredište ili jedno usputno slijetanje u jednoj zemlji koja nije istovjetna sa zemljom polaska, njihov prijevoz može potpasti pod Varšavsku konvenciju koja, u načelu, ograničava odgovornost vozara u slučaju smrti ili tjelesne povrede, kao i u slučaju gubitka ili oštećenja prtljage.

Vidljivo je kako Protokol u pogledu sadržaja putne karte navodi manje podataka od Varšavske konvencije za što govori više razloga, prije svega potreba odvijanja brzog poslovanja u zračnom prijevozu. Iako se čini da je prepušteno slobodnoj ocjeni stranaka koje će podatke uni-
jeti u putnu kartu, to ipak nije tako.

Naime, posredstvom IATA došlo je do unifikacije u vezi s izdavanjem zrakoplovne putne karte. Posebno se naglašava značaj "napomene" (notice) prilikom unošenja u putnu kartu, jer se timé putnika, odnosno njegove nasljednike, na jasan način upozorava da vozar može imati pravo na ograničenje svoje odgovornosti, već prema odredbama Varšavske konvencije.

Značajna je odredba Protokola koja "napomenu" tretira kao obavezan sastavni dio zrakoplovne putne karte, jer se u protivnom gubi pravo na ograničenje odgovornosti. To je izričito rečeno samo u odnosu na postojanje "napomene". Njeno nepostojanje izjednačava se sa slučajem kada je putnik primljen u zrakoplov radi prijevoza, a prethodno mu nije izdana putna karta. Nalaganje zračnim vozarima da u putnu kartu unose ovu "napomenu" pod prijetnjom gubitka prava na ograničenje odgovornosti u mnogome znači približavanje i prihvaćanje stajališta iz američke judikature u pogledu tumačenja čl.3. Varšavske konvencije. Naime, iako to nije bilo izričito navedeno u čl.3, st.2. Varšavske konvencije, američki sudovi su zauzimali stajališta da vozar nema pravo na ograničenje odgovornosti za naknadu štete uzročene smrću putnika iz zrakoplova, ne samo u slučaju kada mu nije izdana putna karta (kako to predviđa Konvencija), već i u slučaju kada mu je izdana putna karta,

ali je ista bila tiskana nečitljivo, odnosno kada nije bila u čitljivoj formi napisana izjava ("statement") da je prijevoz podvrgnut pravilima iz Varšavske konvencije. Osim toga se prema praksi američkih sudova zahtijeva da putniku bude ostavljeno dovoljno vremena ("reasonable time") za proučavanje karte. Ovakvo tumačenje je odudalalo od izričitog slova čl.3, st.2. Varšavske konvencije i nije bilo prihvaćeno od strane sudova izvan SAD. Sada se na temelju Haškog protokola izričito zahtijeva da se u putnu kartu unese napomena o primjeni odredaba Varšavske konvencije o odgovornosti zračnog vozara. Mislimo da i nadalje stoji dodatni zahtjev da ova klauzula mora biti napisana na putnoj karti na jasan i čitljiv način.

Uzastopni prijevoz definiran je u čl.1, st.3. Varšavske konvencije, koji u redakciji Haškog protokola, između ostalog, predviđa: "Prijevoz koji se mora izvršiti pomoću više uzastopnih vozara, smatrat će se da u pogledu primjene ove Konvencije predstavlja jedinstveni prijevoz kada je zamišljen od stranaka kao jedinstvena operacija, pa bilo da je on zaključen u vidu jednog ugovora ili niza ugovora."

Za odgovornost pojedinih uzastopnih vozara prema imaocu prava Varšavska konvencija razlikuje prijevoz putnika od prijevoza robe i prtljage. Naime, prema odredbi iz čl.30, st.2. kod prijevoza putnika putnik ili njegovi imaoci prava mogu podnijeti zahtjev za naknadom štete samo protiv onog vozara koji je izvršio prijevoz za vrijeme kojeg se dogodila nezgoda ili zakašnjenje, osim u slučaju kad je izričitom odredbom prvi vozar, tj. onaj koji je izdao putnu kartu, primio na sebe odgovornost za cijelo putovanje.

Kod prijevoza robe i prtljage imalac prava može postaviti zahtjev za naknadom štete alternativno i to: pošiljalac stavlja zahtjev protiv prvog vozara, primalac koji ima pravo na primanje protiv zadnjeg, a jedan i drugi mogu staviti zahtjev prema onom vozaru koji je izvršio prijevoz za vrijeme kojeg se dogodilo uništenje, gubitak ili zakašnjenje u predaji prtljage ili robe.

Ovo razlikovanje se u praksi gotovo i ne pojavljuje s obzirom da se zahtjevi za naknadu štete, kada su u pitanju potraživanja po oba naslova, ostvaruju samo prema

jednom vozaču jednim tužbenim zahtjevom - prema onom vozaču koji je vršio prijevoz za vrijeme kojeg se dogodio štetni događaj. Primjer za to je i konkretno prethodno prikazani slučaj. Za jedinstvenost postupanja govore i procesualni razlozi brzog i efikasnog vođenja postupka umjesto posebnog raspravljanja o dva tužbena zahtjeva.

U pogledu odgovornosti zračnog vozača nesumnjivo treba konzultirati i Opće uvjete IATA, no, međutim, niti pomoću njih imalac prava ne može biti stavljen u teži položaj od onoga u koji ga stavlja Varšavska konvencija.

S.J.