

PRVOSTEPENI SUD, Paris

Presuda od 28. IV 1978.

Haddad c/a Air France

Zračni prijevoz -- Otmica zrakoplova -- Tko je odgovoran putniku za štetu prouzročenu otmicom zrakoplova i do kojeg iznosa - Primjena i tumačenje članova 17, 20. i 25. Varšavske konvencije iz 1929. godine

Supružnici Haddad bili su putnici u Air Franceovom zrakoplovu nad kojim je 27. VI 1976. godine izvršena otmica, s tim što je zrakoplov prisilno skrenut sa svog redovnog smjera letenja da bi konačno bio sigurno sletio u Entebbeu u Ugandi.<sup>1/</sup> Protiv zračnog prijevoznika podnijeli su tužbu zahtijevajući naknadu štete /iz raspoloživog materijala nije vidljivo o kakvoj se sve šteti radilo, odnosno kako je bio koncipiran tužbeni zahtjev/. Između ostalog, tužitelji tvrde da tuženi za štete koje su posljedica otmice zrakoplova odgovara neograničeno, tj. da se ne može pozivati na ograničenje odgovornosti predviđeno u Varšavskoj konvenciji za izjednačenje nekih pravila koja se odnose na međunarodni prijevoz zrakom od 12. X 1929. godine.

Tuženi je dužan tužiteljima naknaditi štetu za troškove medicinskih pregleda i tretmana i to svakom u iznosu od 5.000 franaka /dakle, ukupno 10.000 franaka/. Točan iznos sveukupne štete koju su tužitelji pretrpjeli sud nije mogao utvrditi zbog nedovoljnih dokaza /podataka/.

U obrazloženju presude odvojeno se raspravlja o tri pravna pitanja vezana uz primjenu Varšavske konvencije iz 1929. i to o primjeni i tumačenju članova 17, 25. i 20.

Radi boljeg i potpunijeg razumijevanja prikaza ove presude odgovorejući članovi se donose u originalu na francuskom jeziku, koji je jedini i službeni jezik na kojem je Konvencija i sačinjena, i u prijevodu na naš jezik:

Article 17.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage

Član 17.

Prijevoznik je odgovoran za štetu pretrpljenu u slučaju smrti ili ranjavanja putnika ili za bilo koju drugu tjelesnu povredu, ukoliko se nezgoda

s'est produit à bord de l'aeronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

koja je <sup>pro</sup>uzročila štetu dogodila u samom zrakoplovu ili za vrijeme radnji ukrcavanja ili iskrcavanja.

Prema stajalištu suda otmica zrakoplova je iznenađan događaj nezavisan od volje samog prijevoznika. Sud se poziva na američku sudsku praksu prema kojoj se otmica zrakoplova i odgovornost za štetu njome prouzročene tretira u smislu Varšavske konvencije, odnosno cit. člana 17. U odsutnosti bilo kakve ozbiljne kritike ovakvog stajališta i naslovljeni sud prihvaća isto. Prema tome, za nastalu štetu je odgovoran zračni prijevoznik.

Preostalo pitanje na koje je sud trebao odgovoriti odnosilo se na mogućnost isključenja ili limitiranja odgovornosti u smislu odredaba Varšavske konvencije. S tim u vezi kao relevantne odredbe sud pronalazi i ističe dvije -- čl.25. i čl.20.

#### Article 25/1

Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

#### Član 25/1

Prijevoznik nije ovlašten na isključenje ili ograničenje njegove odgovornosti prema odredbama ove konvencije, ako je šteta prouzročena s njegovom zlom namjerom /dolusom/ ili krivnjom, koja se po shvaćanju nadležnog suda, smatra ravnom zloj namjeri.

Ključno pitanje je da li je zračni prijevoznik nekom svojom radnjom tijekom prijevoza, uključujući i ukrcavanje putnika, djelovao tako da se njegovo ponašanje može okvalificirati na taj način da ne bi dopustilo isključenje ili ograničenje odgovornosti. U pogledu pretrage putnika prije ulaska u zrakoplov sud naglašava kako je pretraga u isključivoj nadležnosti aerodromskih službi, odnosno državnih vlasti. Propust što se otmicere nije iz zrakoplova iskrcalo odmah nakon što je uočeno njihovo ponašanje, time što su privukli pažnju poslije ulaska u zrakoplov, a prije polijetanja, ne može se, prema ocjeni suda, smatrati propustom -- krivnjom ravnom zloj namjeri. S ove osnove prijevoznik bi, dakle, za štetu prouzročenu otmicom odgovarao ograničeno.

U daljnjem izlaganju sud se poziva i na član 20. Varšavske konvencije, koji glasi:

Article 20/1

Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Član 20/1

Prijevoznik nije odgovoran ako dokaže da su on i sve osobe u njegovoj službi poduzeli sve potrebne mjere da bi se šteta izbjegla, odnosno da je takve mjere bilo nemoguće poduzeti.

Sljedstveno ovoj odredbi postavlja se pitanje da li je zračni prijevoznik /tj. tuženi - Air France/ uopće odgovoran za štetu, odnosno da li je poduzeo sve potrebne mjere u cilju izbjegavanja štete. Mišljenje je suda kako tuženi nije dokazao da je poduzeo sve potrebne mjere, posebno stoga što ga ništa nije spriječavalo da u zrakoplovu ima posebno kvalificirane osobe koje bi promatrale putnike i intervenirale čim bi <sup>neki</sup>putnik svojim ponašanjem izazvao pažnju i sumnju. Zaključak, koji se izvodi iz ovakve ocjene ponašanja tuženog je da je isti odgovoran, te da prema tome ne postoji osnova za isključivanje odgovornosti.

/AL 1978, 3,3, str.180/

S.J.

Odgovornost zračnog prijevoznika za štete nastale otmicom zrakoplova

Ovu presudu, iako u vrlo suženom opsegu i s kraćim vremenskim zakašnjenjem, prikazujemo iz razloga što se u njoj raspravlja o jednom izuzetno značajnom pravnom pitanju - tko je odgovoran za štetu prouzročenu otmicama zrakoplova, odnosno o mogućnosti ograničenja ili isključenja odgovornosti.

Što se tiče principijelnog pitanja da li odgovornost za štetu prouzročenu otmicom zrakoplova tretirati u smislu Varšavske konvencije, priklanjamo se više puta izraženom <sup>2/</sup>stajalištu iz američke judikature, a evo i u ovom slučaju, tj. davanjem potvrdnog odgovora.

Proglašavajući zračnog prijevoznika odgovornim u smislu Varšavske konvencije i za štete putnicima prouzročene otmicom zrakoplova, predstavlja nesumnjivo blagona-

kloni stav prema putnicima, ali mislimo bez velikog uporišta u samoj Varšavskoj konvenciji. Ipak se istom priklanjamo smatrajući ovo rješenje odrazom i uspostavljenih odnosa u zračnom prijevozu. Zračni prijevoznici su u daleko povoljnijem položaju da utječu na stroge kontrole svih putnika prije ulaska u zrakoplov, a sada su za to i ekonomski motivirani. Značajno je napomenuti da se mjere predostrožnosti primjenjuju u velikoj mjeri na svim aerodromima u svijetu, iako samo Montrealska konvencija iz 1971. godine<sup>3/</sup> propisuje međunarodnu obvezu primjene tih mjera.

U obrazloženju presude vidljivo je kako sud iznosi dvije mogućnosti: jednu, po kojoj bi odgovornost zračnog prijevoznika bila isključena /čl.20/1/ pod određenim uvjetima i drugu, po kojoj bi ova odgovornost mogla biti limitirana, također pod određenim uvjetima /čl.25/1/. Na žalost, sud se izričito nije opredijelio niti za jednu, već tek posredno upućuje na zaključak za konkretan slučaj. Teško se može složiti sa stajalištem suda prema kojem je zračni prijevoznik dužan poduzeti potrebne mjere za spriječavanje otmice stalnim angažiranjem u zrakoplovu posebno kvalificiranih ljudi. Iako iz presude nije vidljivo kad bi ove osobe, kad bi uopće bile angažirane, mogle i trebale djelovati, očito je da to nije za vrijeme trajanja leta kada je svaka oružana intervencija izuzetno opasna po sigurnost svih putnika i zrakoplova u cjelini. To nije moguće niti onda kada je zrakoplov još na zemlji sa zatvorenim ulaznim vratima i spreman za let, a s tankovima punim goriva. Jedino do tada se može govoriti o ovlaštenjima zračnog prijevoznika da djeluje u smislu spriječavanja otmice. Prema čl.6/1 Tokijske konvencije iz 1963. godine<sup>4/</sup> zapovjednik zrakoplova može, kad za to ima opravdanog razloga, primijeniti odgovarajuće mjere uključujući i hapšenje osobe, no prema čl.5/2 samo dok je zrakoplov u letu i to od časa zatvaranja ulaznih vratiju radi polijetanja, do otvaranja vratiju radi izlaze poslije slijetanja. Čisto je da su ovlaštenja zapovjednika, iako vrlo široka, vremenski točno određena, a za to vrijeme svaka intervencija je riskantna. Time se otvara i pitanje eventualne dopune Tokijske konvencije u smislu produžavanja ovlaštenja zapovjednika zrakoplova tek kada bi se moglo govoriti o eventualnoj odgovornosti zračnog prijevoznika za nespriječavanje otmice, odnosno zbog unošenja oružja i eksploziva u zrakoplov.

Zaključno, rekli bismo, da s obzirom na uvjete pod kojima se odvija zračni prijevoz, o ponašanju zračnog

prijevoznika treba zauzeti elastičan stav, posebno kada se radi o prosudjivanju njegove krivnje u slučaju otmice zrakoplova.

S.J.

- 1/ Otet zrakoplov se nalazio na putu iz Tel Aviva za Paris s usputnim slijetanjem u Ateni. Otmica je izvršena neposredno poslije uzlijetanja iz Atene u času kad se u zrakoplovu nalazilo 257 osoba. Putnici su većim brojem bili Izraelci. Poslije slijetanja u Bengaziju /Libija/ radi uzimanja goriva i neodobrenja sudanskih vlasti za slijetanje u Sudanu zrakoplov je u zadnjem času zbog ponovnog nedostatka goriva sletio na aerodrom u Entebbeu u Ugandi. Otmičari su u dva navrata jedan dio putnika pustili, dok su 98 putnika i članove posade zadržali uvjetujući njihovo oslobađanje puštanjem odredjenog broja osoba iz zatvora u Izraelu, Francuskoj, SR Fjemačkoj, Švicarskoj i Keniji. Sama otmica je imala političke motive. U noći 4. VII 1976. bez znanja ugandskih vlasti na aerodrom su sletjeli zrakoplovi iz Izraela s komandosima, koji su oslobodili taoce i vratili ih u Izrael. Djelovanje izraelskih komandosa prouzročilo je mnoge rasprave o pravnim pitanjima vezanim uz ovakav postupak, a o tome je raspravljalo i Vijeće sigurnosti UN. Zbog svega toga događaj je ostao posebno zabilježen u povijesti otmica zrakoplova.
- 2/ V. slučaj Day v. Trans World Airlines, 1975; Stanley J. Levy: "The rights of the International Airline Passengers", Air Law, vol. 1, Number 5, 1976, str. 275-285.
- 3/ Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Montreal 23. IX 1971. Konvenciju je Jugoslavija potpisala 23. IX 1971, a 2. X 1972. ju je ratificirala.
- 4/ Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on board Aircraft, Tokyo 14. IX 1964. Jugoslavija ju je potpisala 14. IX 1963, a ratificirala 12. II 1971.