»Upajmo ... Bomo videli ... Zdaj lahko greste,« so bile zadnje besede duševno razbrazdanega kopilota Andreasa Lubitza tistega srhljivega dopoldneva 24. marca 2015, preden je storil najhujše, kar človek sploh lahko naredi sebi in soljudem. Spet je odpovedal človeški faktor, s katerim se ne more kosati niti najboljši računalnik.

Usodni let Germanwings 4U 9525 – odškodnina po evropskem in mednarodnem pravu



Marko Pavliha,
dr. pravnih znanosti, profesor na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani

Po tragičnem strmoglavljenju letala Airbus 320-200 na jugovzhodu alpske Francije, v katerem je izparelo v neskončnost 144 potnikov in šest članov posadke, so se v medijih pojavile informacije, da je nemški letalski prevoznik Lufthansa – matična družba nizkocenovnika Germanwings – ponudil svojcem 50.000 evrov pomoči za posamezno žrtev za najnujnejše stroške, plačal pa naj bi (kakopak!) tudi odškodnino.

Predstavnik hčerinskega podjetja je za francosko tiskovno agencijo AFP pojasnil, da sorodnikom zneska ne bo treba vrniti, strokovnjak za letalsko pravo Holger Hopperdietzelm pa je za berlinski dnevnik Tagesspiegel ocenil, da bo morala Lufthansa za vsakega preminulega potnika odšteti od več deset tisoč do nekaj sto tisoč evrov. Profesor letalskega prava na berlinski tehniški univerzi napoveduje, da se bodo odškodnine gibale med deset in trideset milijonov evrov, omenja pa se tudi napačen podatek, da je letalska družba dolžna v skladu z Montrealsko konvencijo plačati do 43.000 evrov za vsakega umrlega potnika.[1]

Poglejmo si zgoščeno, kaj v resnici določata evropsko in mednarodno letalsko pravo za take katastrofe, čeprav je tako zvonjenje po apokaliptični toči mučno.[2] V prispevku se ne bom poglabljal v najverjetnejši razlog za nesrečo (samomorilsko dejanje kopilota) in preostale žgoče vidike varnosti v letalskem prometu,[3] ker je za tako interdisciplinarno študijo, ki presega moj domet, mnogo prerano.[4] K sreči lahko vsem popotnikom postrežemo z razmeroma optimističnim dejstvom, da je varnost letalskega prometa še vedno daleč največja,[5] vendar jo pretresljiva poročila o redkih nesrečah prikazujejo izkrivljeno ter (tendenciozno?) ustvarjajo psihoze in fobije, navsezadnje tudi strah pred letenjem.

Montrealska konvencija

Zaradi zastarelosti t. i. varšavskega sistema odgovornosti letalskih prevoznikov in posledičnih pritiskov potrošniških organizacij, odvetnikov, združenja IATA in odvetnikov so zainteresirane države 28. maja 1999 v Montrealu[6] podpisale **Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz**, ki velja od 4. novembra 2003 in zavezuje 111 držav, vključno z vsemi članicami EU.[7]

Z **Montrealsko konvencijo** je postavljen dvotirni sistem odgovornosti,[8] po katerem prevoznik odgovarja objektivno do 113.100 SDR[9] z enim samim možnim oprostilnim razlogom: če dokaže, da je škodo krivdno povzročil ali k njej prispeval v nesreči poškodovani ali umrli potnik.[10] Nad tem zneskom odgovarja subjektivno z obrnjenim dokaznim bremenom in neomejeno (*sic!*), kar pomeni revolucionarno odpravo tradicionalne prevoznikove pravice v sleherni prometni panogi, da omeji višino odgovornosti glede potnikov, prtljage in tovora.

Vsaka določba, ki skuša prevoznika oprostiti odgovornosti ali določiti nižjo omejitev, kot je določena v tej konvenciji, je nična, toda ničnost take določbe ne pomeni ničnosti celotne pogodbe, za katero še naprej velja Montrealska konvencija.[11]

Prevoznik mora skleniti ustrezno zavarovanje odgovornosti.[12] Ob letalskih nesrečah, katerih posledica je smrt ali poškodba potnikov, mora nemudoma plačati akontacijo fizični osebi ali osebam, ki so upravičene zahtevati odškodnino, za zadovoljitev njihovih takojšnjih materialnih potreb, če to zahteva pravo njegove države. Predplačilo ne pomeni priznanja odgovornosti in ga prevoznik lahko poračuna z vsemi zneski, ki jih pozneje izplača kot odškodnino.[13]

Pravo EU

EU je pristopila k Montrealski konvenciji s sklepom Sveta št. 2001/539 in povzela njene bistvene določbe v **Uredbi št. 2027/97 o odgovornosti letalskega prevoznika v primeru nesreče**, ki je bila dopolnjena z **Uredbo št. 889/02**.

Potniki morajo biti seznanjeni z osnovnimi informacijami o pravilih glede odgovornosti, da lahko pred potovanjem po potrebi poskrbijo za dodatno zavarovanje. V duhu mednarodnega prava je sleherni letalski prevoznik iz EU dolžan brez odlašanja oziroma najpozneje petnajst dni po ugotovitvi identitete fizične osebe, upravičene do odškodnine, izplačati predplačilo, ki je potrebno za pokritje njenih

[1] Na primer: Lufthansa svojcem ponudila 50.000 evrov za vsako žrtev strmoglavljenja letala, v: Primorske novice, 28. marec 2015, <http://www.primorske.si/Novice/Svet/Lufthansa-svojcem-ponudila-50-000-evrov-za-vsako-z> (4. 4. 2015).

[2] Splošno o pravicah potnikov v luči evropske regulative in sodne prakse v: **Pavliha, M.**: Enlightenment of the European Attitude Towards Passenger Rights: In dubio pro consumatore, v: European Transport Law, vol. XLVIII, št. 3/2013, str. 229–245. O pričakovani reformi glej **Prassl, J.**: Reforming Air Passenger Rights in the European Union, v: Air & Space Law 39, št. 1/2014, str. 59–82.

[3] Primerjaj s **Čičerov, A.**: Mednarodno letalsko pravo. Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana 2009.

[4] Že zdaj vas vabim, da se na oktobrskih Dnevih slovenskih pravnikov udeležite sekcije Pravne turbulence prevoza potnikov, na kateri bomo spregovorili docent na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani dr. Patrick Vlačič (vodja sekcije), predsednik tretjega senata Sodišča EU dr. Marko Ilešič, profesorica s PF Univerze v Mariboru dr. Vesna Kranjc, Jernej Verbič iz Zavarovalnice Triglav in moja malenkost.

[5] Na leto po vsem svetu v letalskih nesrečah premine okoli 1.000 do 1.500 potnikov, zgolj na cestah v državah članicah EU pa je lani umrlo 25.700 ljudi (PP, št. 13/2015, str. 36).

[6] V imenu Republike Slovenije sva se diplomatske konference udeležila z mag. Aleksandrom Čičerovom.

[7] Slovenski ratifikacijski zakon je bil objavljen v Ur. l. RS, št. 20/02.

[8] Zlasti 20. in 21. člen.

[9] Gre za posebne pravice črpanja (angl. *special drawing rights*), ki so obračunska enota Mednarodnega denarnega sklada. Vrednost SDR je enaka tržni vrednosti štirih valut: ameriškega dolarja (45 odstotkov), evra (29 odstotkov), japonskega jena (15 odstotkov) in britanskega funta (11 odstotkov). Dne 2. aprila 2015 je 1 SDR znašal 1,08 evra.

[10] Opredelitev domnevne krivde je po Montrealski konvenciji malce drugačna, vendar je njen smisel povzet v našem standardu skrbnega prevoznika ali skrbnega gospodarja. Prevoznik se lahko razbremeni odgovornosti, če dokaže, da škoda ni nastala zaradi malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve prevoznika ali izpolnitvenega pomočnika oziroma da je škoda nastala izključno zaradi malomarnosti, drugega nedopustnega

Naročnik: UNIVERZA V LJUBLJANI
Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo prosto razmnoževati in distribuirati!
Kliping d.o.o.

dejanja ali opustitve tretje osebe. Podrobneje v **Pavliha, M.**, in **Vlačič, P.** Prevozno pravo: pogodbe o prevozu tovora, potnikov in prtljage, druga, spremenjena in dopolnjena izdaja. GV Založba, Ljubljana 2007, str. 157–213.

[11] Člen 26.

[12] Člen 50.

[13] Člen 28.

[14] Člen 5.

[15] Po Montrealski konvenciji lahko prevoznik omeji odgovornost na 1.131 SDR za potnika za registrirano prtljago in na isti znesek za ročno prtljago.

takojšnjih ekonomskih potreb v sorazmerju z nastalo škodo, pri čemer ne sme biti manjše od 16.000 SDR na potnika. Predplačilo se ne šteje za priznanje in se lahko upošteva pri poznejših zneskih, izplačanih na podlagi prevozniške odgovornosti, vendar praviloma ni vračljivo, razen v izjemnih primerih, denimo, da ga je oseba prejela neupravičeno.[14]

Na podlagi **Uredbe št. 785/2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje**, spremenjene z **Uredbo Komisije EU št. 285/10**, znaša najnižje zavarovalno kritje potniške odgovornosti 250.000 SDR na potnika. V zvezi z nekomercialnimi operacijami zrakoplovov z največjo dovoljeno vzletno maso 2.700 kilogramov ali manj lahko države članice določijo nižjo raven najnižjega zavarovalnega kritja, pod pogojem, da tako kritje znaša najmanj 100.000 SDR za posameznega potnika.

Sklep

Trditev o omejitvi prevoznikove odgovornosti na 43.000 evrov za potnika je torej zavajajoča in iz trte izvita. Sorodniki umrlih potnikov so upravičeni do bistveno višjih zneskov, ki bodo bržkone vključevali pogrebne stroške in odškodnino za uničeno registrirano in ročno prtljago,[15] morebitno izgubljeno preživljanje in duševne bolečine zaradi smrti bližnjega. Pričakujem hitro človekoljubno ponudbo prevoznika in njegovih zavarovateljev za zunajsodno poravnavo, a žal niti astronomsko visoka izplačila ne bodo nikogar obudila v tuzemsko življenje ...

Naročnik: UNIVERZA V LJUBLJANI
Objave so namenjene interni uporabi v skladu z odločbami ZASP in se brez soglasja imetnika pravic ne smejo prosto razmnoževati in distribuirati!
Kliping d.o.o.