ODGOVORNOST LETALSKIH PREVOZNIKOV
PRI PREVOZU POTNIKOV

Magistrsko diplomsko delo

Avtorica: Teja Kušar
Mentor: prof. dr. Marko Pavliha

Ljubljana, junij 2017
ZAHVALA

Zahvalila bi se rada svojemu mentorju, prof. dr. Marku Pavlihi, za sprejem mentorstva, vsopomoč, napotke in predloge, tekom pisanja magistrske naloge. Prav tako bi se zahvalila asistentki Karli Oblak za vse usmeritve pri izdelavi naloge.

Seveda pa bi se rada zahvalila tudi družini in prijateljem, ki so mi tekom študija nudili podporo in pomoč.

Še enkrat hvala vsem!
Kazalo

1. UVOD ................................................................................................................................. 6
2. SPLOŠNO O LETALSTVU .................................................................................................. 8
   2.1. STATISTIKA ZAHTEVIKOV PROTI LETALSKIM PREVOZNIKOM ................................. 8
   2.2. ODMEVNE ŽE LETALSKIH NESREČ .............................................................................. 9
3. MATERIJALNOPRAVNA UREDITEV .............................................................................. 10
   3.1. VARŠAVSKA KONVENCJIA ...................................................................................... 10
   3.2. Rimska konvencija ....................................................................................................... 11
   3.3. HAAŠKI PROTOKOL ................................................................................................. 12
   3.4. GUADALAJARSKA KONVENCJIA ............................................................................. 12
   3.5. GVATEMALŠKI PROTOKOL ..................................................................................... 13
   3.6. MONTREALSKI PROTOKOLI 1, 2, 3 IN 4 ................................................................. 13
       3.6.1. SDR .................................................................................................................... 14
   3.7. MONTREALSKA KONVENCJIA .............................................................................. 14
       3.7.1. Omejitve odgovornosti .................................................................................... 16
   3.8. UREDITEV V EVROPSKI UNIJI ............................................................................... 16
       3.8.1. Uredba Sveta Evropske skupnosti št. 2027/97 .................................................... 16
       3.8.2. Uredba Evropske skupnosti št. 889/2002 ........................................................ 18
       3.8.3. Uredba Evropske skupnosti št. 261/2004 ........................................................ 18
   3.9. IATA SPORAZUM ....................................................................................................... 19
   3.10. ZAKONODAJA V REPUBLIKI SLOVENIJI ............................................................... 19
4. OMEJITEV VREDNOSTI ODŠKODNIN SKOZI ČAS ..................................................... 21
   4.1. ZASTARANJE TERJATEV .......................................................................................... 22
5. ODGOVORNO STVARALNOPOŠKODBO MED POTNIKI .............................................. 23
   5.1. Razlaga pojma NESREČA ........................................................................................... 25
       5.1.1. Air France v. Saks .............................................................................................. 26
       5.1.2. Olympic Airways v. Husain ............................................................................. 27
   5.2. Poškodbe med potniki ............................................................................................... 28
       5.2.1. Brandi Wallace v. Korean Air ........................................................................... 28
   5.3. Duševne bolečine ....................................................................................................... 28
       5.3.1. Kotsambasis v. Singapore Airlines .................................................................. 29
       5.3.2. Floyd v. Easterner Airlines .............................................................................. 30
6. ODGOVORNO STVARALNOPOŠKODBO MED POTNIKI .............................................. 31
   6.1. Ročna prtljaga ............................................................................................................ 31
   6.2. Registrirana prtljaga .................................................................................................. 33
7. ODGOVORNO STVARALNOPOŠKODBO MED POTNIKI – PRIMERI VRSTENIH KRČEJEV, ZAMUDE ALI ODPOVEDI LETA ......................................................................................... 34
   7.1. Zamuda leta ................................................................................................................ 34
       7.1.1. Peškova in Peška v. Travel Service a.s. ................................................................. 35
   7.2. ODPOVED LETA ........................................................................................................ 37
   7.3. ZAVRNITEV VRSTENIH KRČEJEV ........................................................................... 38
8. PRAVNI RED EU IN VARŠAVSKA KONVENCJIA – PRIMER BOGIATZI V.
   DEUTSCHER LUFTPOOL .................................................................................................. 39
9. RAZMERJE MED MONTREALSKO KONVENCNO IN UREDBO 261/2004 ................ 41
10. IN DUBIO PRO CONSUMATORE ................................................................................ 42
11. ZAKLJUČEK ................................................................................................................... 45
12. LITERATURA IN VIRI ..................................................................................................... 47
Povzetek

Naslov: Odgovornost letalskih prevoznikov pri prevozu potnikov

Področje letalstva je najmlajša transportna panoga, vendar hkrati tudi najhitreje rastoča. Skladno s hitrim razvojem letalstva se je pojavila tudi nuja po enotni pravni ureditvi pravic in obveznosti potnikov ter prevoznikov, zato se je področje letalskega prava v zadnjih nekaj desetletjih eksponentno razvilo.

Temelje nadaljnji ureditvi je postavila Varšavska konvencija iz leta 1929, katere glavna namena sta bila predvsem poenotenje pravil in zaščita letalskih družb pred morebitnimi enormnimi zneski odškodnin na eni strani in zaščita potnikov v primeru povzročene škode na drugi. Zaradi svoje zastarelosti pa t.i. Varšavski sistem kmalu ni več ustreza novim trendom na področju letalstva, zato je bila leta 1999 sprejeta t.i. Montrealska konvencija, katere najpomembnejša novost je brez dvoma uvedba neomejene odškodninske odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru poškodbe ali smrti potnika.

Poleg mednarodno sprejetih konvencij so na področju letalstva pomembne tudi uredbe Evropske unije; predvsem Uredba št. 2027/97 o odgovornosti letalskega prevoznika v primeru nesreče, ki je bila dopolnjena z Uredbo 889/02, in povzema bistvene določbe Montrealske konvencije, ter Uredba št. 261/2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe št. 295/91.

V magistrski nalogi obravnavam odgovornost letalskih prevoznik pri prevozu potnikov in se osredotočam na odgovornost za smrt ali poškodbo potnikov, prevoz prtljage in odgovornost v primeru zavrnitve vkrcanja, zamude ali odpovedi leta.

Ključne besede: Varšavska konvencija, Montrealska konvencija, odgovornost letalskih prevoznikov, pravice potnikov, letalsko pravo, nesreča, prtljaga, zamuda
Abstract

Title: Air carriers liability in the carriage of passengers

With fast and continuously ongoing development of airline industry in the past decades, a need to unify the area of Aviation Law was inevitable. Warsaw Convention from 1929 is one of the most important conventions that set the foundation for protection of air carriers and air passenger’s rights. The primary goal of Warsaw Convention was, besides the unification of legislation, protection of air carriers from potentially enormous liability threats.

Nevertheless with tremendous development in airline industry, a need to reform the rules set in Warsaw Convention, was necessary and has resulted in the so called Montreal Convention from year 1999. The biggest and most important novelty presented in Montreal Convention is an institute of unlimited liability of air carriers in case of injury or death of a passenger.

In addition to the international conventions, the European Union regulations are also of high importance in the area of aviation law, especially the Regulation No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents, and the Regulation No 261/2004 on establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights.

In my thesis I discuss air carrier liability towards passengers, with focus on liability in case of accidents, baggage transport and liability in case of delays, denied boarding or flight cancelations.

Key words: Warsaw Convention, Montreal Convention, air carrier liability, passenger rights, aviation law, air crash, baggage, delay
1. **Uvod**

Dandanes posamezniki vse pogosteje potujejo po svetu, letalska industrija se eksponentno razvija in širi, kakovost letalskih prevozov se izboljšuje in število letov dnevno se povečuje. Ob vsakem potovanju se med potnikom in prevoznikom vzpostavi pravno razmerje, v večini z mednarodnim elementom. Zaradi prisotnosti mednarodnega elementa je uveljavljanje pravic pogosto oteženo, zato je nujno, da je zakonodaja na področju letalskega prava urejena in jasna ter tako strankama omogoča hitro in efektivno varstvo.

Naraščajoče število potnikov je posledično pripeljalo do tega, da so se v zadnjih nekaj desetletjih predpisi na področju transportne zakonodaje razvili hitreje kot v katerikoli drugi panogi.

Na pragu tretjega tisočletja, je postalo očitno, da mednarodno letalsko pravo, ki inter alia ureja odgovornost letalskih prevoznikov za prevoz potnikov, ni sposobno dohajati naglega razvoja na področju letalskega prometa. Tako imenovani Varšavski sistem kot prvi sistem, ki je podrobneje uredil področje letalske zakonodaje, je nadomestila Montrealska konvencija, ki je med drugim vzpostavila neomejeno odškodninsko odgovornost letalskih prevoznikov za primere smrti ali poškodbe, kar lahko brez dvoma smatramo za ogromen dosežek na področju letalskega prava.

V magistrski nalogi obravnavam odgovornost letalskih prevoznikov pri prevozu potnikov. Po opisu relevantnih mednarodnih aktov, ki so pripomogli k današnjem stanju, podrobneje predstavim razlago odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru letalske nesreče, poškodbe oz. smrti potnikov, odgovornosti pri izgubi prtljage, zamudi oz. odpovedi leta ter zavrnitvi vkrčanja. Problematica odgovornosti letalskih prevoznikov za prevoz tovara presega okvire te naloge, kakor tudi javno letalsko pravo, zato se bom osredotočila le zasebno letalsko pravo.

Naloga je zastavljena tako, da se bom sprva lotila pregleda materialno pravne ureditve pravic letalskih potnikov in opisala vse najpomembnejše akte, ki so pomembno pripomogli k

---

2 Varšavska konvencija in njene nadaljnje dopolnitve.
današnjemu stanju. Nadalje bom podrobneje predstavila odgovornost prevoznikov v posamezni situaciji, vse to pa bom podkrepila z aktualno sodno prakso.

Namen magistrske naloge je tako predstavitev trenutno veljavne pravne ureditve odgovornosti letalskih prevoznikov v razmerju do potnikov, predstavitev pravic, ki jih uživajo, in hkrati ponazoritev določb z relevantno sodno prakso.
2. Splošno o letalstvu

Zračni promet je najmlajša vrsta transporta, ki se je v zadnjih desetletjih tudi najhitreje razvila in razširila. Letalsko pravo je, kot ugotavlja Čičerov, skupaj izbranih pravil, ki izhajajo iz različnih pravnih vej, pomembnih za letalstvo. Začetnika letalskega prometa sta brata Wright, ki sta prva skušala premagati silo gravitacije in tako postala pionirja letalstva.

Večji napredek pri razvoju letalskega prava lahko opazimo po drugi svetovni vojni, kajti med vojnama so letala uporabljali za vojaške namene, kar je nakazalo ogromen potencial letalstva tudi za komercialne namene v času miru. Vse to je seveda prisililo države, da so začele razmišljati o kompleksni in enotni ureditvi letalskega prevoza. Mnogi strokovnjaki so pri tem iskali navdih pri pravu morja in pomorskem pravu, ki sta imela že dolgo tradicijo, zato so njune institute želeli prenesti v letalsko pravo.

2.1. Statistika zahtevkov proti letalskim prevoznikom

Po podatkih Evropskega potrošniškega centra se je v zadnjih petih letih število letalskih potnikov v Evropski uniji (v nadaljevanju: EU) povečalo za kar 17%. V letu 2015 naj bi samo znotraj meja EU z zračnim prometom potovalo kar 900 milijonov potnikov. Raziskava istega centra navaja, da se je malo manj kot četrtnina vseh potnikov tekom potovanja z letalom soočila z motnjami pri prevozu. Daleč najpogostejši razlog težav so bile daljše zamude leta (69%), sledijo problemi s prtljago (21%) in odpovedi letov (15%). Od vseh potnikov, ki so uveljavljali svoje pravice nasproti letalskim prevoznikom, jih je bilo kar 57% zadovoljnih z obravnavo njihovih zahtev.

Poročilo Evropskega potrošniškega centra nadalje navaja, da je le 5 – 10% vseh potnikov, ki je imelo pravico do odškodnine, to dejansko tudi zahtevalo. Razlog v pasivnosti naj bi tičal predvsem v tem, da potniki niso ustrezno seznanjeni s svojimi pravicami, letalske družbe pa

---

3 Čičerov A.: Mednarodno letalsko pravo, str. 104.
4 Kovač M., Letalsko pravo, str. 27.
7 Natančneje 22% vseh potnikov.
jih o njih tudi ustrezena ne obveščajo, poleg tega pa so sami postopki izjemno neustrezni in potnikom neprijazni.⁸

2.2. Odmevniješte letalske nesreče

Glede na razmerje števila potnikov in števila umrlih, velja letalski prevoz za najbolj varen način potovanja, kljub temu pa je letalska nesreča medijsko veliko bolj odmevna kot katera koli druga, saj v hujših nesrečah število mrtvih hitro doseže število nekaj sto posameznikov.

Najhujša nesreča slovenskega prevoznika je prav gotovo odmevna nesreča Inex Adrie Avioprometa iz leta 1981, ko je letalo s 180 potniki na krovu zaradi hude megle trčilo v goro San Pietro na Korziki. Umrlo je vseh 180 potnikov in članov posadke.⁹

Najhujša letalska nesreča v zgodovini letalstva se je zgodila na Tenerifih, ko sta zaradi megle in spleta nesrečnih okoliščin na vzletno-pristajalni stezi trčila dva boeinga, umrlo je 583 potnikov in članov posadk. Po številu žrtev sledi nesreča japonske letalske družbe, ko je njeno letalo med letom iz Tokia v Osako le nekaj minut po vzletu s tokijskega letališča eksplodiralo. Umrlo je vseh 15 članov posadke in 505 potnikov (štiri potnice so nesrečo preživele), direktor za vzdrževanje pa je kmalu po nesreči storil samomor. 394 žrtev je terjal trk dveh letal v indijskem zračnem prostoru, 346 žrtev pa nesreča turške letalske družbe, ki je na letu iz Pariza v London strmoglavilo v gozdu na robu mesta.¹⁰

Odmevnja sta tudi večji nesreči letal malezijske letalske družbe, ko je marca 2014 ob nepojasnjenem strmoglavljenju v ocean umrlo 239 potnikov in članov posadke, julija istega leta pa je druga nesreča terjala še 298 žrtev. Prav tako je v skrivnostnih okoliščinah junija 2009 ob strmoglavljenju letala Air France v morje življenje izgubilo 228 ljudi.¹¹

¹⁰ Ibid.
¹¹ Ibid.
3. Materialnopravna ureditev

V nadaljevanju sledi kratki opis mednarodnih, evropskih in slovenskih pravnih aktov, ki so tekom razvoja pripomogli k ureditvi odgovornosti letalskih prevoznikov, kot jo poznamo danes.

Do nedavnega je bil v večini držav še vedno v veljavi t.i. Varšavski sistem, ki pa ga je kasneje nadgradila in spremenila Montrealska konvencija. Varšavski sistem tvorijo Varšavska konvencija iz leta 1929 ter njene kasnejše dopolnitve – Haaški protokol, Guadalajarska konvencija, Gvatemalski protokol in Montrealski protokoli. Odgovornost za škodo, ki jo povzročijo letala na tleh pa ureja t.i. Rimska konvencija.

3.1. Varšavska konvencija

Z razvojem letalskega transporta je postala nuja po unifikaciji in ureditvi pravnega režima na področju odgovornosti letalskih prevoznikov neizbežna. Tako so 12. oktobra 1929 številne države v Varšavi podpisale Konvencijo o izenačenju nekaterih pravil, ki se nanašajo na mednarodni zračni prevoz. Konvencija je začela veljati 13. februarja 1933 in je zavezovala večino držav, vključno s Slovenijo in vsemi članicami EU.

Varšavska konvencija je med drugim uredila odgovornost prevoznika za prevoz potnikov, prtljage in blaga v mednarodnem plačljivem in ne-plačljivem prometu. Določbe konvencije so se uporabljale v primeru, da sta po prevoznii pogodbi odhodni in namembni kraj na ozemlju dveh držav pogodbenic oz. da sta odhodni ter namembni kraj na ozemlju ene države pogodbenice in je predviden vmesni pristanek na ozemlju druge države, ki ni stranka Varšavske konvencije.

Pomemben napredek, ki ga je prinesla konvencija je, da prevoznik za škodo, ki je nastala med prevozom, odgovarja omejeno subjektivno (krivdno) z obrnjenim dokaznim bremenom.

---

13 Pavliha M., Vlačič P., Oblak K., Prevozno pravo, str. 207.
Prevoznik tako ne odgovarja, če dokaže, da je ukrenil vse potrebno za preprečitev škode ali da bi bilo nemogoče ukrepati na tak način.\textsuperscript{14}

V primeru smrti ali poškodbe potnika lahko prevoznik omeji odgovornost na znesek v višini 10.000 ameriških dolarjev, to pravico pa izgubi če se dokaže, da je bila škoda povzročena namenoma ali iz hude malomarnosti.\textsuperscript{15}

\textbf{3.2. Rimska konvencija}

Oktobra 1952 je bila v Rimu podpisana Konvencija o škodi, ki jo tuja letala povzročijo tretjim osebam na zemlji (tleh).\textsuperscript{16} Konvencija je začela veljati februarja 1958 ter je bila septembra 1978 spremenjena s protokolom, ki so ga države podpisale v Montrealu. Slovenija Rimske konvencije ni ratificirala, čeprav za to ni pravega strokovnega razloga, saj so bistvene določbe ustrezno povzete v nacionalni zakonodaji.\textsuperscript{17}

Konvencija je uredila do tedaj neurejeno področje primerov, ko letalo v letu ali osebe oz. stvari, ki bi padle s takega letala, povzročijo škodo na zemlji. Gre torej za odgovornost za nepogodbeno škodo. Odgovorna oseba je skladno s konvencijo operater, ki je v času povzročitve škode uporabljal letalo, za uporabo letala pa štejemo osebno uporabo operaterja, kot tudi, če letalo uporabljajo njegovi uslužbenci v času zaposlitve, ne glede na to ali so ga uporabljali v mejah svoje zaposlitve. Velja presumptio iuris, da je operater registrirani lastnik zrakoplova. V primeru, da bi do škode prišlo zaradi trka dveh ali več letal, pa le ti odgovarjajo solidarno.\textsuperscript{18}

Za primere smrti ali telesnih poškodb, ki jih povzročijo letala na tleh, je bila zgornja določena meja višine odgovornosti določena na 500.000 zlatih frankov Poincare za posamezno osebo.

\textsuperscript{14} Ibid, str. 171.
\textsuperscript{15} Pavliha M.: Odgovornost letalskega prevoznika v primeru nesreče, Pravnik, let. 53, str. 356.
\textsuperscript{16} Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface; v nadaljevanju Rimska konvencija.
\textsuperscript{17} Pavliha M., Vlačič P., Oblak K.: Prevozno pravo, str. 209.
\textsuperscript{18} Vlačič P.: Omejitve višine odgovornosti v prevoznem pravu, str. 117.
Višina omejitve odgovornosti je kasneje s Protokolom o spremembah Rimske Konvencije narašla na 125.000 SDR.\textsuperscript{19}

### 3.3. Haaški protokol

Razvoj letalskega prometa je kaj kmalu pokazal, da Varšavska konvencija ni več ustrezena. Zato je bil 28. septembra 1955 v Haagu podписан Protokol o spremembi Konvencije o izenačenju nekaterih pravil, ki se nanašajo na mednarodni zračni prevoz\textsuperscript{20}. Haaški protokol je začel veljati avgusta 1963, podpisnice pa so bile med drugim tudi vse države EU.

Haaški protokol je podvojil višino prevoznikove krivdne odgovornosti na 20.000 ameriških dolarjev po potniku ter opustil »letalsko navtično napako«, ki je na primer omogočala oprostitev prevoznikove odgovornosti v primeru malomarnega pilotiranja.\textsuperscript{21}

### 3.4. Guadalajarska konvencija

Konvencija, ki dopolnjuje Varšavsko konvencijo o izenačevanju nekaterih pravil v mednarodnem zračnem prevozu, ki ga opravlja ne pogodbeni prevoznik\textsuperscript{22} je poskrbela za ureditev problematike glede odgovornosti dejanskega prevoznika (poleg pogodbenega prevoznika). Konvencija je bila sprejeta 18. septembra 1961 v Guadalajari in je začela veljati 1. maja 1964. Konvencija je med drugim zavezovala tudi Slovenijo ter ostale članice EU, z izjemo Španije in Portugalske.

Guadalajarska konvencija je na novo vzpostavila razliko med pogodbenim in dejanskim prevoznikom; pogodbeni prevoznik je skladno s konvencijo oseba, ki kot glavni zavezanec sklone prevozno pogodbo s potnikom, dejanski prevoznik pa je oseba, druga kot pogodbeni

---
\textsuperscript{19} Ibid, str. 118 - 119.\
\textsuperscript{20} Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air – The Hague Protocol; v nadaljevanju Haaški protokol.\
\textsuperscript{21} Pavliha M., Vlačič P., Oblak K.: Prevozno pravo, str. 209.\
\textsuperscript{22} Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other that the Contracting Carrier; v nadaljevanju Guadalajarska konvencija.
prevoznik, ki na podlagi dogovora s pogodbenim prevoznikom, izvaja del ali celoto
dogovorjenega prevoza.\(^{23}\)

Dejanski prevoznik je tako po določbah Guadalajarske konvencije odgovoren le za del
prevoza, ki ga opravi, med tem ko je pogodbeni prevoznik odgovoren za celotni prevoz.\(^{24}\)

### 3.5. Gvatemalski protokol

Z Gvatemalskim protokolom\(^ {25}\) so države leta 1971 že drugič poskušale spremeniti Varšavsko
konvencijo, vendar žal neuspešno. Protokol je podpisalo le 21 držav, ratificiralo pa ga je le 11
podpisnic.\(^ {26}\) Gvatemalski protokol je poskušal uveljaviti objektivno odgovornost letalskega
prevoznika z zelo omejenimi možnostmi razbremenitve, limit odgovornosti pa je bil povečan
na 130.000 ameriških dolarjev.\(^ {27}\)

Klub temu, da Gvatemalski protokol nikoli ni začel veljati (in najverjetneje tudi nikoli ne
bo), je prav gotovo pomemben dokument na področju ureditve odgovornosti letalskih
prevoznikov, saj je predstavil marsikatere nove določbe, ki so bile kasneje uporabljene v
novejših pravnih aktih.

### 3.6. Montrealski protokoli 1, 2, 3 in 4

Štirje Montrealski protokoli\(^ {28}\) so bili sprejeti 25. septembra 1975 v Montrealu, z namenom
spremembe Varšavske konvencije, Haaškega in Gvatemalskega protokola.

Protokol številka 1 je spremenil varšavsko mejo odgovornosti za posameznega potnika na
8.300 SDR, Protokol številka 2 pa Haaški limit odgovornosti na 16.600 SDR. Nadalje je
Protokol številka 3 spremenil Gvatemalski protokol in uveljavil objektivno odgovornost z

\(^{23}\) Guadalajarska konvencija, 1./b, c člen.
\(^{24}\) Ibid, 2. člen.
\(^{25}\) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to
International Carriage by Air – the Guatemala Protocol; v nadaljevanju Gvatemalski
protokol.
\(^{26}\) Od evropskih držav so ga ratificirale samo Grčija, Italija in Nizozemska.
\(^{28}\) The 1975 Montreal Protocols; v nadaljevanju Montrealski protocol.
limitom 100.000 SDR. Zadnji Protokol številka 4 pa je prinesel večje spremembe Varšavske konvencije, spremenjene v Haagu leta 1955, glede listin, ki se nanašajo na blago, odgovornost prevoznika (uvaja objektivno odgovornost letalskega prevoznika za prevoz blaga) in višine odškodnine.29

Slovenija je ratificirala Protokole številka 1, 2 in 4. Protokola številka 3 ni ratificirala, ker le ta spreminja Gvatemalski protokol, Slovenije pa Gvatemalski protokol nikoli ni obvezoval.

3.6.1. SDR


Sprva je bil SDR ekvivalent 0,889 grama čistega zlata in v letu 1969 tudi ekvivalent 1 ameriškemu dolarju, kasneje pa se je zaradi nihanj na trgu preoblikoval v košarico valut. Vrednost SDR tako danes temelji na košarici petih glavnih valut - ameriškega dolarja (41,73%), evra (30,39%), kitajskega renminbija (10,92%), japonskega jena (10,92%) in britanskega funta (8,09%). Vrednost valute SDR Mednarodni denarni sklad izračunava dnevno, ključ razmerji med valutami pa se prilagodi vsakih pet let.32

Na dan 16.08.2017 je bila vrednost enega SDR enaka 1,198370 EUR.

3.7. Montrealska konvencija

Varšavski sistem, sestavljen iz Varšavske konvencije in drugih dopolnilnih mednarodnoopravnih aktov je sčasoma postal zastarel, zato se je pojavila potreba po novi, kompleksnejši in preglednejši ureditvi.

---

30 V nadaljevanju SDR.
31 International Monetary Fund.
Maja 1999 so zainteresirane države na diplomatski konferenci v Montrealu podpisale Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki velja od 4. novembra 2011 in zavezuje 119 držav in EU. 

Montrealska konvencija je za EU začela veljati junija 2004 in je postala sestavni del njenega pravnega reda.

Konvencija se uporablja za ves mednarodni prevoz oseb, prtljage ali tovora, ki ga letalski prevozniki opravljajo za plačilo, prav tako pa se uporablja za brezplačen letalski prevoz.

Že konvencija sama v 55. členu določa prevlado nad vsemi pravili, ki se uporabljajo na področju mednarodnih letalskih prevozov v državah pogodbenicah, ki so skupne pogodbenice Varšavske konvencije, Haaškega protokola, Gvatemalskega protokola in Montrealskega protokola. Prav tako velja tudi na ozemlju katere koli posamezne države pogodbenice te konvencije na podlagi dejstva, da je ta država pogodbenica enega ali več omenjenih dokumentov.

---

33 Convention for Unification of Certain Rules for International Carriage; v nadaljevanju Montrealska konvencija.
35 1. člen Montrealske konvencije.
36 Ibid, 55. člen.
3.7.1. Omejitve odgovornosti

V spodnji tabeli so prikazane meje odgovornosti, kot jih je določila Montrealska konvencija. Skladno s postopkom iz 24. člena Montrealske konvencije so se s 30. decembrom 2009 zneski omejitve odgovornosti povišali za 13,1% za vse države pogodbenice konvencije.\(^{37}\)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Situacija</th>
<th>Maksimalna višina odgovornosti</th>
<th>Vrsta odgovornosti</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Smrt ali poškodba</td>
<td>do 113.100 SDR</td>
<td>Objektivna</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>nad 113.100 SDR</td>
<td>Subjektivna neomejena</td>
</tr>
<tr>
<td>Tovor</td>
<td>do 19 SDR/kg</td>
<td>Objektivna</td>
</tr>
<tr>
<td>Registrirana prtljaga</td>
<td>do 1.131 SDR</td>
<td>Objektivna</td>
</tr>
<tr>
<td>Ročna prtljaga</td>
<td>do 1.131 SDR</td>
<td>Subjektivna</td>
</tr>
<tr>
<td>Zamuda</td>
<td>Potnik: do 4.694 SDR</td>
<td>Subjektivna</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Tovor: do 19 SDR/kg</td>
<td>Subjektivna</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Prtljaga: do 1.131 SDR</td>
<td>Subjektivna</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabela 1: Omejitev odškodninske odgovornosti po Montrealski konvenciji

3.8. Ureditev v Evropski uniji

3.8.1. Uredba Sveta Evropske skupnosti št. 2027/97


Uredba je določila obveznosti letalskih prevoznikov Skupnosti (sedaj EU) v zvezi z odgovornostjo do potnikov za povzročeno škodo v primeru smrti, ranitve oz. katere koli

\(^{38}\) V nadaljevanju Uredba 2027/97.
telesne poškodbe potnika, če se je nesreča zgodila na letalu, med vkrcavanjem ali izkrcavanjem.\textsuperscript{39}

Uredba velja za vse prevoznike, katerim je veljavno operativno licenco dodelila država članica. Ostali prevozniki t.j. letalski prevozniki s sedežem izven Skupnosti, ki opravljajo polete v Skupnosti in določb Uredbe ne uporabljajo, pa so zavezani potnike o tem izrecno in jasno obvestiti - potnikom je treba zagotoviti obrazec z navedbo njihovih pogojev, zgolj navedba omejitve odgovornosti v splošnih pogojih namreč ne zadostuje.

Uredba je v 3. členu vzpostavila institut neomejene finančne odgovornosti letalskega prevoznika za škodo, ki jo utrpi potnik, ne glede na omejitve, ki bi lahko bile določene z zakonom, konvencijo ali pogodbo.\textsuperscript{40} V primeru, da škoda znaša do 113.100 SDR, prevoznik odgovarja objektivno in v okviru tega zneska neomejeno. Če prevoznik dokaže, da je škodo povzročil poškodovani ali preminuli potnik oz., da je le ta prispeval k škodi, je lahko delno ali v celoti oproščen odgovornosti. V tem primeru gre za edini ekskulpacijski razlog, ki temelji na 21. členu Varšavske konvencije, kar pomeni, da se odgovornost že skoraj približuje absolutni, saj se prevoznik očitno ne more sklicevati na višjo silo ali dejanje tretje osebe. Nad zneskom v višini 113.100 SDR pa prevoznik še vedno odgovarja krivdno, a brez kakršnekoli možnosti omejitve odgovornosti.\textsuperscript{41}

Nadalje je skladno z Uredbo prevoznik zavezan v največ 15 dneh po ugotovitvi identitete fizične osebe, upravičene do odškodnine, le ti izplačati predplačilo, kakršno bi bilo potrebno za pokritje takojšnjih materialnih potreb. V primeru smrti predplačilo za posameznega potnika znaša najmanj 15.000 SDR in se izplača svojcem. Naj poudarim, da takšno predplačilo ne predstavlja priznanja odgovornosti, prav tako pa ga je mogoče kompenzirati pri kasnejših zneskih, izplačanih na podlagi odgovornosti letalskega prevoznika.

Uredba v 4. členu prepoveduje kakršnokoli domnevo o izključni odgovornosti prevoznika ter omejitve njegovih pravic do uveljavljanja regresnih zahtevkov. Takšna določba je nujna, saj lahko poleg prevoznika za nesrečo odgovarjajo tudi druge osebe (npr. proizvajalec letala,

\textsuperscript{39} Uredba 2027/97, 1. člen.
\textsuperscript{40} Ibid, 3. člen.
\textsuperscript{41} Pavliha M.: Odgovornost letalskega prevoznika v primeru nesreče, str. 361.
leteralnišča ali kontrolorji letalskega prometa), od katerih je prevoznik oz. zavarovalnica upravičen terjati delno ali celotno povrnitev odškodnine.\textsuperscript{42}

3.8.2. **Uredba Evropske skupnosti št. 889/2002**

Evropski parlament in Svet EU sta maja 2002 sprejela Uredbo št. 889/2002 o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru nesreče.\textsuperscript{43} Uredba je bila sprejeta zaradi potrebe po večji zaščiti potnikov in usklajenem dvigu omejitev odgovornosti med državami.

Uredba 889/2002 je v pravni red EU vnesla določbe Montrealsko konvencijo, njen namen pa je bil poenotenje pravil letalskega prevoza ter s tem uveljavitev režima neomejene odgovornosti v primeru smrti ali poškodbe potnikov. Prvi člen Uredbe dodatno razširja področje uporabe določb tudi na prevoze znotraj posamezne države članice.

3.8.3. **Uredba Evropske skupnosti št. 261/2004**

Uredba Evropske skupnosti številka 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) številka 295/91\textsuperscript{44} je začela veljati februarja leta 2005 in določa pravice potnikov v primeru odpovedi leta, zamude leta ali zavrnitve vkrcanja.

Uredba se uporablja za potnike, ki odhajajo iz letališča države članice EU in potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države ter so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, pod pogojem, da je dejanski letalski prevoznik iz EU.

Uredba sledi Montrealski konvenciji in daje možnost izključitve ali omejitve odgovornosti dejanskim prevoznikom v izrednih razmerah.

\textsuperscript{42} Pavliha M.: Odgovornost letalskega prevoznika v primeru nesreče, str. 361.
\textsuperscript{43} V nadaljevanju Uredba 889/2002.
\textsuperscript{44} V nadaljevanju Uredba 261/2004.
3.9. IATA sporazum

Mednarodno združenje za zračni transport\textsuperscript{45} je v letih 1995 in 1996 sprejelo sporazuma, ki sta imela poseben pomen in močan vpliv na odgovornost letalskih prevoznikov v primeru poškodbe ali smrti. S Sporazumom prevoznikov IATA glede odgovornosti za smrt in poškodbo potnikov in Sporazumom o izvajanju Sporazuma prevoznikov IATA glede odgovornosti za smrt in poškodbo so se prevozniki zavezali, da se ne bodo sklicevali na omejitve višine odgovornosti določenih v mednarodnih aktih.

Tako so se lahko prevozniki IATA za neomejeno odgovornost nasproti potnikom odločili še predno jim je to zapovedala kakršna koli mednarodna konvencija. Prevozniki so tako za povzročeno škodo potnikom odgovarjali po klasičnih načelih obligacijskega prava, torej neomejeno. Kljub temu, da se je za pristop k sporazumu odločilo relativno malo prevoznikov, sta sporazuma vseeno predstavljala pomemben korak na poti razvoja v smeri neomejene odgovornosti.\textsuperscript{46}

3.10. Zakonodaja v Republiki Sloveniji

Med potnikom in letalskim prevoznikom se običajno sklone prevozna pogodba, ki je temelj njunega razmerja. Prevozno pogodbo oz. pogodbo o prevozu oseb na splošno ureja 3. oddelek XIII. poglavja Obligacijskega zakonika\textsuperscript{47}, kateri v 699. členu določa, da je prevoznik dolžan opraviti prevoz oseb varno, s tistim prevoznim sredstvom, ki je določen v prevozni pogodbi in s tistimi udobnostmi in higienskimi pogoji, ki se glede na vrsto prevoznega sredstva in dolžino poti štejejo za nujne. Nadalje je določeno, da prevoznik odgovarja za zamudo, varnost potnikov ter njihovo prtljago.

Podrobneje področje letalskega prevoza v Sloveniji urejata še Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu\textsuperscript{48}, ki je bil sprejet januarja 2000 in je nadomestil Zakon o

\textsuperscript{45} V nadaljevanju IATA (International Air Transport Association).
\textsuperscript{46} Vlačič P.: Omejitev višine odgovornosti v prevoznem pravu, str. 115.
\textsuperscript{47} Obligacijski zakonik (OZ-UPB1).
\textsuperscript{48} V nadaljevanju ZOSRL.
obligacijskih in temeljenih materialnoprawnih razmerjih v zračni plovbi,\textsuperscript{49} in Zakon o letalstvu, sprejet leta 2001.

ZOSRL ureja obligacijska in stvarnoprawna razmerja, postopek izvršbe, področje zavarovanja terjatev in kolizije zakonov na področju letalstva. Poleg tega ureja tudi odgovornost za škodo, ki jo letalo v letu povzroči na tleh.\textsuperscript{50}

ZOSRL je v slovenski pravni red vnesel nove trende, ki sta jih v letalski promet prinesli že Uredba 2027/97 in Montrealska konvencija. Seveda pa se v primeru, da so določbe ZOSRL drugače kot v evropskih uredbah, uporabljajo pravila evropskih uredb, subsidiarno pa tudi Obligacijski zakonik.

Kot ugotavlja Vlačič,\textsuperscript{51} je Obligacijski zakonik kljub specialnim področnim predpisom za letalski promet, pogodbo o prevozu potnikov opredeli kleno, logično in jasno. Bistveni elementi so varen prevoz, prevoz s tistim prevoznim sredstvom, ki je določeno v prevozni pogodbi in prevoz s tistimi udobnostmi in higienskimi pogoji, ki se glede na vrsto prevoznega sredstva ter dolžino poti štejejo za nujne.

\textsuperscript{49} V nadaljevanju ZOTMR.
\textsuperscript{50} Vlačič P.: Omejitev višine odškodninske odgovornosti v prevoznem pravu, str. 123.
\textsuperscript{51} Vlačič P.: Potniki niso kontejnerji, str. 1460.
4. Omejitev vrednosti odškodnin skozi čas

V spodnji tabeli je jasno vidno primerjava višine odškodninske odgovornosti letalskih prevoznikov v posameznih mednarodnih aktih.

Enota ZFP predstavlja zlati frank Poincare, vrednost katerega je bila ob nastanku definirana kot 65,5 miligrama zlata, z natančnostjo 0,900. Vrednost zlatega franka je bila v času opredelitve enaka vrednosti francoskega franka,52 zlati frank Poincare pa so kasneje nadomestile posebne pravice črpanja (SDR).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Mednarodno pravni akt</th>
<th>Maksimalna vrednost odškodnine za smrt ali telesno poškodbo</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Varšavska konvencija</td>
<td>125.000. Zfp</td>
</tr>
<tr>
<td>Haaški protokol</td>
<td>250.000 Zfp</td>
</tr>
<tr>
<td>Gvatemalski protokol</td>
<td>1.500.000 Zfp</td>
</tr>
<tr>
<td>Montrealski protokol številka 1</td>
<td>8.300 SDR</td>
</tr>
<tr>
<td>Montrealski protokol številka 2</td>
<td>16.600 SDR</td>
</tr>
<tr>
<td>Montrealski protokol številka 3</td>
<td>100.000 SDR</td>
</tr>
<tr>
<td>Montrealski protokol številka 4</td>
<td>250.000 Zfp</td>
</tr>
<tr>
<td>Montrealska konvencija</td>
<td>neomejeno</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabela 2: Zgornja meja odškodninske odgovornosti v posameznih pravnih aktih

---

4.1. Zastaranje terjatev

Terjatve in regresni zahtevki, ki izhajajo iz pogodbe o prevozu potnikov in prtljage tako po domačem kot mednarodnem pravu, zastarajo v dveh letih. To pomeni, da po preteku dveh let povračila škode ni mogoče več sodno zahtevati oz. ni mogoče več vložiti tožbe.\textsuperscript{53}

V spodnji tabeli so predstavljeni različni dogodki, na podlagi katerih je mogoče zahtevati povračilo škode, in navedeni začetki zastaralnega roka.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Dogodek</th>
<th>Od kdaj teče zastaralni rok</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Smrt, okvara zdravja, poškodba potnikov, zamuda pri prevozu</td>
<td>Od dneva, ko je letalo prispelo oz. bi moralo prispeti v namembni kraj</td>
</tr>
<tr>
<td>Smrt, ki je nastopila po izkrcanju potnikov kot posledica poškodbe, nastale med prevozom</td>
<td>Od dneva smrti (tožba mora biti vložena najpozneje v treh letih od dneva, ko je letalo prispelo ali bi moralo prispeti v namembni kraj)</td>
</tr>
<tr>
<td>Prevoz ročne prtljage</td>
<td>Od dneva, ko je letalo prispelo oz. bi moralo prispeti v namembni kraj</td>
</tr>
<tr>
<td>Prevoz registrirane prtljage – izguba ali poškodba</td>
<td>Od dneva, ko je bila izročena oz. bi morala biti izročena v namembnem kraju</td>
</tr>
<tr>
<td>Prevoz registrirane prtljage - zamuda</td>
<td>Od dneva, ko je bila izročena v namembnem kraju</td>
</tr>
<tr>
<td>Prevoz registrirane prtljage - drugo</td>
<td>Od dneva, ko bi morala biti terjatev izpolnjena</td>
</tr>
<tr>
<td>Regresni zahtevek</td>
<td>Od dneva, ko je nastala obveznost izplačila terjatev na podlagi sodne odločbe ali kateregakoli drugega akta, na katerem temelji pravica do regresa</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabela 3: Zastaralni roki

\textsuperscript{53} Pavliha M., Vlačič P., Oblak K.: Prevozno pravo, str. 238.
5. **Odgovornost za smrt ali poškodbo potnikov**

Odgovornost prevoznika za smrt in poškodbe potnikov je natančneje opredeljena v prvem odstavku 17. člena Montrealske konvencije, ki določa, da je prevoznik odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe potnika le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem ali izkrcanjem.\(^{54}\)

Pogoji prvega odstavka 17. člena, da je prevoznik odgovoren za smrt ali poškodbo potnika so torej:

1. prišlo je do nesreče (škodni dogodek),
2. nesreča je povzročila smrt ali poškodbo (vzročna zveza),
3. nesreča se je zgodila na letalu oz. med vkrcanjem ali izkrcanjem potnika.

Višina odškodnine v primeru smrti ali poškodbe potnikov je podrobneje določena v 21. členu Montrealske konvencije, ki določa, da odgovornost prevoznika temelji na tako imenovanem dvotirnem sistemu odgovornosti:

a.) škoda, ki ne presega 113.100 SDR: prevoznik ne more izključiti ali omejiti svoje odgovornosti za škodo, ki izhaja iz prvega odstavka 17. člena Konvencije. Prevoznik tako do zneska 113.100 SDR odgovarja objektivno, z enim samim možnim oprostilnim razlogom: če dokaže, da je škodo krivdno povzročil ali k njej prispeval v nesreči poškodovani ali umrli potnik.

b.) Škoda, ki presega 113.100 SDR: prevoznik v tem primeru za škodo odgovarja subjektivno (krivdno) in neomejeno (torej za celotno škodo) z obrnjenim dokaznim bremenom.\(^{55}\) Prevoznik se odgovornosti lahko razbremeni le v primeru, da je bila škoda posledica malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve prevoznika, njegovih uslužbencev ali pooblaščencev oz. če je škoda nastala izključno zaradi malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve tretje osebe.\(^{56}\)

---

\(^{54}\) 17./1. člen Montrealske konvencije.


\(^{56}\) 21./2.b. člen Montrealske Konvencije.
Opedelitev krivdne odgovornosti z obrnjenim dokaznim bremenom je smiselno povzeta v našem standardu skrbnega prevoznika ali skrbnega gospodarja.57

V strokovni javnosti se je pojavilo vprašanje glede razlage zgoraj opisanega člena – torej ali 21. člen Montrealske konvencije določa možnost neomejene odgovornosti ali ne.


Proti razlagi, da lahko potnik omeji višino odgovornosti, govori tudi sistemična razlaga, saj bi bil v nasprotnem primeru nad zneskom 113.100 SDR določen limit, kot je to običajno v Montrealski in vseh drugih konvencijah. Navsezadnje proti taki razlagi govorita tudi sociološka in aksiološka razlaga.

V mednarodni skupnosti je tako dozorelo spoznanje, da dela bremena škode z omejitvijo višine odgovornosti ne moremo več prenašati s potnika na prevoznika.60

Montrealska konvencija je uveljavila tudi obveznost prevoznika, da žrtvi nesreče izplača akontacijo odškodnine. V primeru nesreče, katere posledica je smrt ali poškodba potnikov, mora prevoznik, če to zahteva nacionalno pravo, nemudoma izvršiti predplačilo fizični osebi ali osebam, ki so upravičene zahtevati odškodnino. Predplačilo ima namen zadovoljiti

58 Vlačič P.: Omejitev višine odškodninske odgovornosti v prevoznem pravu, str. 116
60 Vlačič P.: Omejitev višine odškodninske odgovornosti v prevoznem pravu, str. 116-117.
njihove takojšnje materialne potrebe in ne pomeni priznanja odgovornosti, prevoznik pa ga lahko poračuna z vsemi zneski, ki jih kasneje izplača kot odškodnino.  

5.1. Razlaga pojma nesreča

Skladno s 17. členom Montrealske konvencije je prevoznik odgovoren za škodo v primeru smrti ali telesne poškodbe le pod pogojem, da je do nesreče, ki je povzročila smrt ali poškodbo, prišlo na letalu ali med vkrcanjem in izkrcanjem.

Dodatne razlage oz. definicije beseda nesreča, konvencija ne poda. Problematica pomanjkljive definicije pojma nesreča se kaže predvsem v postopkih odškodninskih zahtevkov, saj v primeru, da situacija, v kateri je pri posamezniku prišlo do poškodbe ali smrti, ni definirana kot nesreča, le-ta ni upravičen do odškodnine.

Slovar slovenskega knjižnega jezika nesrečo definira kot dogodek, pri katerem je človek poškodovan ali mrtev.  

Zakon o letalstvu pa nesrečo definira kot dogodek, povezan z obratovanjem zrakoplova, ki se zgodi od tedaj, ko se ena ali več oseb vkrca v zrakoplov, s katerim se namerava opraviti let, do tedaj, ko se opravi izkrcanje in zaradi katerega je ena ali več oseb smrtno ponesrečeni ali težje poškodovanih kot posledica nahajanja v zrakoplovu, neposrednega stika z delom zrakoplova ali izpostavljenosti reaktivnemu pišu. Nadalje zakon izključuje, da gre za nesrečo v primeru ko so poškodbe posledica naravnih vzrokov, če gre za samopoškodbe ali če poškodbe povzročijo druge osebe.

---

61 21. člen Montrealske konvencije.
5.1.1. Air France v. Saks

Definicija in razlaga pojma nesreče v smislu 17. člena, je bila podrobneje analizirana v zadevi Air France v. Saks, na katero so se mnogokrat sklicevali tudi v drugih, kasnejših primerih.\(^\text{63}\)

Potnica je potovala z letalom iz Pariza v Los Angeles in je kljub normalnem poteku leta, ob pristanku začutila močan pritisk in bolečino v levem ušesu. Ker bolečina ni minila, je kontaktirala zdravnika, ki ji je postavil diagnozo trajne oglušelosti v levem ušesu. Potnica je nato vložila tožbo proti letalski družbi in trdila, da je oglušelost posledica malomarnega vzdrževanja in uporabe sistema za kontrolo pritiska.\(^\text{64}\)

Ameriško vrhovno sodišče je glede razlage pojma nesreča zaključilo, da letalski prevoznik odgovarja na podlagi določb odškodninske odgovornosti v primeru nesreče, če je poškodba nastala zaradi nepričakovanega ali neobičajnega dogodka zunanjega izvora. Definicija nesreče naj se presoja fleksibilno, upoštevajoč vse okoliščine posameznega primera.

Nadalje je sodišče zavzelo stališče, da se kot nesreča v smislu 17. člena konvencije ne more šteti poškodba, ki je rezultat potnikove notranje reakcije na običajen in pričakovan dogodek.

Nesreča v smislu 17. člena je tako lahko skupek verižnih vzrokov, na tožniku pa je, da dokaže, da je eden od vzrokov v verigi le teh pomenil nepričakovano oz. neobičajen dogodek zunanjega izvora.

Vrhovno sodišče je v primeru Air France v. Saks razsodilo, da v primeru poškodbe potnice ni prišlo do nesreče v smislu 17. člena, saj je bila poškodba ušesa rezultat njene notranje reakcije tekom popolnoma običajnega postopka leta.


\(^{64}\) Angleški izraz: pressurization system.
5.1.2. Olympic Airways v. Husain

Gospa Rubina Husain in njen mož Abid Hanson sta januarja 1998 letela proti New Yorku na letalu letalske družbe Olympic Airways. Zaradi astme in zgodovine anafilaktičnih reakcij gospoda Hansona, sta zakonca prosila za sedež v nekadilskem delu letala, dobila pa sta sedež v vrstti, ki je bila le tri vrste oddaljena od kadilskega predela letala in od njega ni bila ločena s pregrado. Kljub prošnji po premestitvi na kateregakoli od drugih enajstih prostih sedežev, njuna želja s strani kabinskega osebja ni bila upoštevana. Gospod Hanson je nekaj ur kasneje zaradi izpostavljenosti kadilskemu dimu umrl, žena pa je vložila tožbo na podlagi 17. člena Varšavske konvencije.

Sodišče je v zadevi odločalo, ali se lahko poslabšanje predhodno vzpostavljenega zdravstvenega stanja obračnava kot nesreča v smislu 17. člena konvencije, v kolikor se le-to poslabša zaradi razmer na letu. Sodišče se je pri odločitvi uprlo na razlago definicije nesreče iz zadeve Air France v. Saks, da mora biti nesreča rezultat nepričakovane, neobičajne dogodka, in odločilo, da je izpostavljenost dimu na sedežu ob kadilskem delu ter zavrnitev menjave sedeža s strani kabinskega osebja pripomogla k potnikovi smrti.

Zavrnitev menjave sedeža je tako predstavljal prvega v verigi dogodkov, katerih posledica je bila smrt potnika, letalska družba pa je odgovorna za potnikovo smrt.

---

5.2. Poškodbe med potniki

V luči kompleksne razlage 17. člena Varšavske konvencije se pojavi tudi vprašanje kako se kvalificirajo poškodbe oz. smrt, ki so posledica napadov med potniki ali pa med potniki in letalskim osebjem.

5.2.1. Brandi Wallace v. Korean Air

V primeru Brandi Wallace v. Korean Air⁶⁷ je potnica trdila, da je letalska družba na podlagi 17. člena Varšavske konvencije odgovorna za spolno nadlegovanje, ki ga je doživela med letom.

Gospe Wallace je bil na letu iz Seoulja v Los Angeles dodeljen sedež ob oknu, poleg nje pa sta sedela dva potnika moškega spola. Potnica je med letom zaslapala, zbudila pa se je šele tedaj, ko ji je sopotnik odpel pas na hlačah, zadrgeo in gumbe ter potisnil svojo roko pod njene spodnjice. Šokirana potnica je bila nemudoma presedena, vložila pa je tožbo proti letalski družbi na podlagi odgovornosti po Varšavski konvenciji.

Sodišče je potrdilo, da je bil dogodek nesreča v smislu 17. člena Varšavske konvencije, za katero odgovarja letalska družba.

5.3. Duševne bolečine

Skladno z institutom neomejene odškodninske odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru smrti ali poškodbe, kot jo je določila Montrealska konvencija, se pojavlja vprašanje, kako ovrednotiti duševne bolečine in ali letalski prevozniki odgovarjajo tudi za duševne bolečine, ki jih utrpijo potniki med letom.

Montrealska konvencija namreč kot temelj za izplačilo odškodnine uporablja izraz »telesna poškodba«⁶⁸, s čimer se vzpostavi vtis, kot da bi želela preprečiti tožbe zaradi duševnih bolečin in uveljaviti odgovornost zgolj zaradi fizičnih poškodb.⁶⁹

---

⁶⁸ Angleško »bodily injury«, francosko »lésion corporelle«.
Že tekom pogajanj ob sprejemu Montrealske konvencije je več držav predlagalo, da se besedilo sprejme v taki obliki, da so v določbah upoštevane tudi duševne bolečine. Vendar so bili ugovori zoper izločitev termina duševna bolečina iz konvencije močnejši, rekoč da lahko to sproži malo morje možnosti za pritožbe potnikov, ki jih je strah letenja.

Tako je zmagalo stališče, da je izraz telesna poškodba dovolj širok, da vključuje tudi duševne bolečine, posledica česar pa je neenotna interpretacije konvencije v različnih pravnih redih.\(^\text{70}\)

Po mnenju Cunninghama je dejstvo, da se je v konvenciji ohranil izraz »telesna poškodba« dovolj jasen znak, da je odškodnina predvidena zgolj za fizične poškodbe, ne glede na to, da je veliko držav izraz interpretiralo tako, da vključuje tudi duševne bolečine. Za primer naj navedem, da je francoska stroka konvencijo že od nekdaj razlagala tako, da vključuje tudi pravico do povrnitve škode zaradi duševnih bolečin ter da tako krije tudi škodo za ne-fizične poškodbe.\(^\text{71}\)

Dempsey\(^\text{72}\) primerja situacijo okoli razlage če, kako in v kakšni meri priznati potnikom odškodnino v primeru mentalnih bolečin, z bitko velikanov,\(^\text{73}\) saj se vsaka iz med držav nagiba k svoji razlagi, kar posledično pripelje do izjemno neenotne razlage pojma.

5.3.1. Kotsambasis v. Singapore Airlines

V zadevi Kotsambasis v. Singapore Airlines\(^\text{74}\) je potnica na letu Atene – Singapore – Sydney kmalu po vzletu opazila dim, ki se vije iz letala. Dim se je izkazal za posledico poškodbe motorja, letalo pa se je moralo vrniti v Atene. Potniki so na letališču v Atenah dve uri in pol ostali vkrcani na letalu, gospa Kotsambasis pa je vložila zahtevek proti letalski družbi zaradi duševnih bolečin, ki jih je utrpela na tem kratkem letu.

\(^{71}\) Ibid.
\(^{72}\) Dempsey P.S.: Accidents & Injuries in International Air Law: The Clash of Titans, str. 32.
\(^{73}\) Clash of Titans.
\(^{74}\) New South Walles Court of Appeal, Kotsambasis v. Singapore Airlines, 148 ALR 498 (42 NSWLR 110).
Pojavilo se je vprašanje, ali se lahko prisodi odškodnina zgolj za duševne bolečine ali je le to možno prisoditi zgolj v kombinaciji z odškodnino za fizične poškodbe.

Sodišče je odločilo, da izraz telesna poškodba ne vključuje tudi izključno duševnih bolečin in da v tem primeru potnica ni upravičena do odškodnine, kot jo določa konvencija.

5.3.2. Floyd v. Eastern Airlines


Skupina potnikov, vključujoč gospo Floyd, je vložila tožbo zoper družbo Eastern Airlines zaradi duševnih bolečin, ki so jih utrpeli tekom incidenta, misleč, da bo leta strmoglavilo v ocean.

Sodišče je odločilo, da 17. člen Varšavske konvencije ne dopušča odškodnine zgolj za duševne bolečine potnikov (brez sočasne fizične poškodbe) in tako odločilo v prid letalske družbe.

---

6. Odgovornost za prevoz prtljage

Prevozniki v katerikoli prometni panogi odgovarjajo tudi za ročno in registrirano prtljago. Skladno z 19. členom Montrealske konvencije je letalski prevoznik odgovoren za zamudo pri prevozu potnikove prtljage. Odgovornosti se lahko razreši le v primeru, da dokaže, da so on, njegovi uslužbenci in pooblaščenci sprejeli vse ukrepe, ki se od njih lahko upravičeno zahtevajo, da bi se izognili škodi ali da takih ukrepov niso mogli sprejeti.76

Prevoznik se torej lahko oprosti odgovornosti za prevoz prtljage, če dokaže, da je ravnal s potrebno skrbnostjo. Takšna odgovornost ima naravo domnevne krivdne odgovornosti, slovenska sodna praksa pa ji je pripisala naravo objektivne odgovornosti.77

Nadalje drugi odstavek 17. člena Montrealske konvencije določa, da je prevoznik odgovoren za škodo v primeru uničenja ali izgube oddane prtljage ali škode na njej le pod pogojem, da je do dogodka, ki je povzročil uničenje izgubo ali škodo, prišlo na letalu ali v času, ko je bil za oddano prtljago odgovoren prevoznik, razen če vzrok izvira iz same prtljage. V primeru da prevoznik prizna izgubo oddane prtljage ali če prtljaga na namembni kraj ni prispela v 21 dneh od dne, ko bi sicer mogla prispeti, je potnik upravičen, da proti prevozniku uveljavlja pravice, ki izhajajo iz pogodbe o prevozu. Pojem prtljaga za namene konvencije pomeni oddano in neoddano prtljago.78

Za neoddano prtljagi, vključno z osebnimi predmeti, prevoznik odgovarja, če je škoda nastala po njegovi krivdi ali po krivdi njegovih uslužbencev ali pooblaščencev.

6.1. Ročna prtljaga

Potnik ima pravico v letalo prinesti določeno prtljago (neregistrirana oz. ročna prtljaga), za katero skrbi sam, prevoznik pa jo mora prepeljati brez posebnega plačila. Prevoznik največjo težo in obseg ročne prtljage predpiše v splošnih prevoznih pogojih, upoštevajoč, da se v

76 Montrealska konvencija, 19. člen.
77 Kranjc V.: Obveznosti letalskega prevoznika ob kršitvah pri prevozu potnikov, str. 1430.
78 Montrealska konvencija, 17. člen.
letalo ne sme prinesti stvari, ki utegnejo po svoji naravi ali obsegu pomeniti nevarnost ali oviro za letalo, potnike ali druge stvari ali ne spadajo v prostore, ki so določeni za potnike.\textsuperscript{79}

Kljub temu, da ročna prtljaga ni registrirana in njena teža ni natančno določena, prevoznik odgovarja za škodo, ki nastane zaradi poškodbe ali izgube take prtljage. Na strani potnika pa je, da dokaže, da je bila škoda povzročena po krivdi prevoznika ali njegovega izpolnitvenega pomočnika.\textsuperscript{80}

Odgovornost prevoznika je omejena do zneska 1.131 SDR za posameznega potnika, pravico do omejitve višine odgovornosti pa lahko izgubi v primeru, da se dokaže, da je on oz. njegov izpolnitveni pomočnik škodo povzročil namenoma ali iz hude malomarnosti.

V kolikor je ročna prtljaga poškodovana ali izgubljena zaradi nesreče letala, je prevoznikova odgovornost za ročno prtljago strožja oz. je dokazno breme obrnjeno. Tako za nastalo škodo, ki je posledica poškodbe ali izgube ročne prtljage, odgovarja prevoznik, razen če dokaže, da je on sam ali njegov izpolnitveni pomočnik ravnal kot skrben prevoznik oz. skrben gospodar. Določba je nastala pod vplivom pomorskega prava in dopolnjuje Montrealsko konvencijo, ki o takšnih primerih molči.\textsuperscript{81}

Odgovornost prevoznika za prevoz prtljage je drugačna tudi v primeru ko potnik prevaža dragoceno ročno prtljago. Da prevaža prtljago dragocene vrednosti, mora potnik obvestiti prevoznika pred poletom, prevoznik pa je dolžan o tem izdati pisno potrdilo. V takem primeru se prevoznik ne bo mogel sklicevati na omejeni znesek odgovornosti,\textsuperscript{82} ampak bo odgovarjal glede na dejanski znesek prtljage. Dovoljeno pa je, da prevoznik v primeru prevoza drage prtljage pred začetkom prevoza od potnika zahteva doplačilo k prevoznini.

\textsuperscript{79} ZOSRL, 28. člen.
\textsuperscript{80} Montrealska konvencija, 17. /2. člen.
\textsuperscript{81} Pavliha M., Vlačič P., Oblak K.: Prevozno pravo, str. 235.
\textsuperscript{82} 1.131 SDR.
6.2. Registrirana prtljaga

Registrirana prtljaga je prtljaga, ki jo potnik za določen let pred pričetkom leta odda, letalski prevoznik pa o tem izda pisna potrdilo. Težo in obseg dovoljene registrirane prtljage letalski prevoznik določi v splošnih prevoznih pogojih, pri oddaji prtljage pa veljajo omejitve določene zaradi varnostnih razlogov.

V primeru poškodbe oz. izgube predmeta prtljage mora potnik vložiti pritožbo v sedmih dneh od datuma, ko mu je le ta bila izročena oz. v primeru zamude v 21 dneh od datuma, ko mu je bila izročena ter za primer izgube takoj po preteku 21 dni, ko postane prtljaga uradno izgubljena. V kolikor je škoda nastala zaradi ovir, ki so potniku onemogočile, da bi pravočasno vložil ugovor (npr. poškodba zaradi nesreče letala), mora ugovor vložiti takoj, ko je to mogoče, najpozneje pa v sedmih dneh od dneva, ko so takšne ovire prenehale.

Prevoznik za izgubo, poškodbo in zamudo pri izročitvi registrirane prtljage odgovarja objektivno, odgovornosti pa se lahko razbremeni le v izjemnih primerih – npr. če dokaže, da je škoda nastala zaradi napake prtljage, neustreznega pakiranja itd.
7. Odgovornost v primerih zavrtitve vkrcanja, zamude ali odpovedi leta

Montrealska konvencija v 19. členu določa tudi, da je prevoznik odgovoren za škodo zaradi zamude v letalskem prevozu oseb, prtljage ali tovora, razen če dokaže, da so on, njegovi uslužbenci in pooblaščenci sprejeli vse ukrepe, ki se od njih upravičeno zahtevajo, da bi se izognili škodi ali da takih ukrepov niso mogli sprejeti.83

Letalski prevoznik potnikom odgovarja tako za zamudo kot tudi za odpoved leta.

7.1. Zamuda leta

Zamuda leta v Uredbi 261/2004 ni natančno definirana, določeno je le, da se zamuda presojta glede na načrtovani čas odhoda po voznam redu in ne glede na prihod v namembni kraj.

Broberg meni, da je z operativnega vidika načrtovan čas odhoda čas, ko je vkrcanje potnikov končano, vsa dokumentacija preverjena in se začne letalo premikati.84 Čas prihoda pa je Sodišče EU definiralo kot čas, ko se odprejo vsaj ena vrata letala, saj je takrat potnikom dovoljeno zapustiti letalo.85

Odškodnine v primeru zamude leta Uredba 261/2004 sicer izrecno ne priznava, določa zgolj obveznosti prevoznika v primeru zamude, t.j. pravica do oskrbe potnika s hrano, pijačo, nastanitvijo in omogočanjem brezplačnih klicev oz. sporočil ter povračilom stroškov za vozovnico.86 Glede na to, da Uredba direktno odškodnine ne priznava, je pravno praznino zapolnilo Sodišče in tako potnikom priznalo odškodnino tudi v primeru zamude leta.87

---

83 Montrealska konvencija, 19. člen.
85 Zadeva C-452/13, GermanWings GmbH v. Ronny Henning.
87 Razlago Sodišča Evropske unije glede zapolnitve pravne praznine nadalje obravnavam v poglavju 10.
V spodnji tabeli so prikazane vrednosti, ki jih Uredba 261/2004 pojmuje kot veliko zamudo skladno s 6. členom in kakšna je priznana višina odškodnine⁸⁸.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Dolžina leta</th>
<th>Čas zamude</th>
<th>Višina odškodnine</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Do 1500 km</td>
<td>3h in več</td>
<td>250€</td>
</tr>
<tr>
<td>1500 km – 3500 km</td>
<td>3h in več</td>
<td>400€</td>
</tr>
<tr>
<td>Nad 3500 km</td>
<td>Med 2 državama članicama EU &amp; 3h in več</td>
<td>400€</td>
</tr>
<tr>
<td>Nad 3500 km</td>
<td>3h – 4h</td>
<td>300€</td>
</tr>
<tr>
<td>Nad 3500 km</td>
<td>4h in več</td>
<td>600€</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabela 4: Višina odškodnine v primeru velike zamude leta

### 7.1.1. Peškova in Peška v. Travel Service a.s.

V zadevi Peškova in Peška v. Travel Service a.s.⁸⁹ sta tožeči stranki pri družbi Travel Service rezervirali let iz Burgasa v Bolgariji do Ostrave na Češkem. Rezervirani let se je uvrščal v načrtovano zaporedje sledečih letov: Praga – Burgas – Brno – Burgas – Ostrava in je na ciljno destinacijo prispel z zamudo petih ur in dvajsetih minut.


Tožeči stranki sta na podlagi Uredbe 261/2004 zahtevali odškodnino v višini 250€ zaradi zamude leta. Okrožno sodišče v Pragi je Sodišču EU v predhodno odločanje predložilo

vprašanje, ali je trčenje med letalom in ptico dogodek, ki se lahko kvalificira za izredne razmere. Sodišče EU je ugotavljalo, da je lahko prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi 7. člena Uredbe 261/2004, če lahko dokaže, da so za odpoved ali zamudo letal, ki traja tri ure ali več, krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudiče bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.


Sodišču je bilo postavljeno tudi vprašanje kako je treba presojati, da je bila za zamudo delno kriva tehnična napaka letala na letu iz Prage v Burgas in delno trčenje s pticami na letu iz Burgasa v Brno. Sodišče je odločilo, da je v primeru zamude leta, katerega vzrok niso samo izredne razmere, ampak tudi druge okoliščine, zamudo nastalo zaradi izrednih razmer, potrebno odšteti od celotnega trajanja zamude leta.
7.2. Odpoved leta

Uredba 261/2004 določa, da gre za odpoved leta v primeru, ko let, ki je bil prvotno predviden in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen.\(^90\)

V primeru odpovedi leta imajo potniki skladno s 5. členom Uredbe 261/2004 pravico pridobiti informacije o drugih možnostih prevoza.

V primeru odpovedi leta lahko potnik izbira med sledečimi možnostmi:

- povračilo stroškov nakupa vozovnice in povratni let na izhodiščno mesto odhoda takoj, ko je to mogoče;

- sprememba poti pod primerljivimi pogoji prevoza na končni namembni kraj takoj, ko je to mogoče;

- sprememba poti pod primerljivimi pogoji prevoza na končni namembni kraj pozneje, ko potniku ustreza in ima prevoznik razpoložljive sedeže.\(^91\)


<table>
<thead>
<tr>
<th>Dolžina leta</th>
<th>Višina odškodnine</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Do 1500 km</td>
<td>250€</td>
</tr>
<tr>
<td>Nad 1500 km znotraj EU</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1500 km – 3000 km</td>
<td>400€</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostali leti</td>
<td>600€</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabela 5: Višina odškodnine v primeru odpovedi leta

\(^90\) Uredba 261/2004, 2./1. člen.
\(^91\) Uredba 261/2004, 8. člen.
7.3. Zavrnitev vkrcanja

Zavrnitev vkrcanja, po Uredbi 261/2004 pomeni zavrnitev prevoza potnikov na letu, čeprav se le ti želijo vkrcati (imajo potrjeno rezervacijo in so izpolnili pogoje o pravočasnosti prijave na let), razen kadar obstajajo upravičeni razlogi za zavrnitev vkrcanja, kot so zdravstveni in varnostni razlogi ter razlogi, ki so povezani z varovanjem ali neustreznim potnim listinam.\textsuperscript{92}


V primeru, da je razlog za zavrnitev vkrcanja na potnikovi strani, se mu pravice iz Uredbe ne priznajo, med tem ko vsi drugi razlogi bremenijo prevoznika.

Najpogostejši razlog za zavrnitev vkrcanja na strani prevoznika je prezasedenost letala oz. drugi operativni razlogi.\textsuperscript{94}

\textsuperscript{92} Uredba 261/2004 2./j. člen.
\textsuperscript{93} Skladno z 8. in 9. členom Uredbe 261/2004.
\textsuperscript{94} Kranjc V.: Obveznosti letalskega prevoznika ob kršitvah pri prevozu potnikov, str. 1429.

V zadevi Bogiatzi v. Deutscher Luftpool je Sodišče EU obravnavalo spor med gospo Ireno Bogiatzi na eni strani ter družbo Luxair in nemškim združenjem Deutscher Luftpool na drugi. Namen je bil razrešitev vprašanja glede (solidarne) povrnitve škode, ki jo je ga Bogiatzi utrpela kot žrtev nesreče pri vkrcanju v letalo družbe Luxair.


Tožba je bila vložena pet let po nastanku domnevne škode, sodišče pa jo je zavrglo kot nedopustno, z argumentacijo, da je dveletni rok za prenehanje pravice, ki ga za vložitev odškodninske tožbe določa 29. člen Varšavske konvencije, prekluziven in ga ni mogoče zadržati ali prekiniti. Varšavska konvencija namreč v 29. členu določa, da pravica do odškodnine preneha, če tožba zoper letalskega prevoznika v primeru nesreče ni vložena v roku dveh let od dneva prihoda v namembni kraj ali od dneva, ko bi letalo moralo prispeti ali od dneva, ko je prevoz prenehal.

Nasprotno pa Uredba 2027/97 ne vsebuje izrecne določbe glede zastaralnega roka za vložitev take odškodninske tožbe, niti izrecnega napotila na 29. člen Varšavske konvencije.

Sodišče EU je v sklopu predhodnega vprašanja odločalo, ali je Varšavska konvencija del pravnega reda skupnosti, ki ga je sodišče pristojno razlagati na podlagi člena ES. Sodišče se je odločilo, da Varšavska konvencija ni sestavni del določb prava Skupnosti, ki jih je Sodišče pristojno razlagati, ker EU ni prevzela vseh pristojnosti, ki so jih na podlagi Varšavske konvencije izvrševale države članice.

Drugo vprašanje s katerim se je Sodišče soočilo, je bilo ali je potrebno Uredbo št. 2027/97 razlagati tako, da se za vprašanja, ki niso izrecno urejena, določbe Varšavske konvencije še

95 Zadeva C-301/08, Irene Bogiatzi v. Deutscher Luftpool, 2009.
naprej uporabljajo za let med državama članicama Skupnosti. Sodišče je razsodilo, da je treba Uredbo 2027/97 razlagati tako, da ne nasprotuje uporabi člena 29 Varšavske konvencije, kadar potnik zahteva ugotovitev odgovornosti letalskega prevoznika zaradi škode, ki jo je utrlpel na letu med državama članicama Skupnosti.

Vprašanje, ki se pojavi v luči razprave o pravicah potnikov v letalskem prevozu, je nedvomno tudi razlaga sočasne veljave Montrealske konvencije in Uredbe 261/2004: sta akta komplementarna, se izključujeta?

Kot ugotavlja Van Der Bruggen, Montrealska konvencija in Uredba 261/2004 urejata isto področje in skladno s tem ne obstajata zgolj ena poleg druge, vendar se v svojem obstoju povezujeta in dopolnjujeta.


Uredba 261/2004 tako ne more podeljevati pravic, ki bi bile širše od Montrealske konvencije – konvencija postavi okvir pravic, znotraj katerega pa ima Uredba »proste roke«. Uredba tako ne more preseči najvišjega zneska odškodnine kot ga določa konvencija, lahko pa dani znesek natančneje specificira.

---

10. **In dubio pro consumatore**


V primeru Sturgeon v. Condor Flugdienst je družina Sturgeon pri družbi Condor rezervirala povratni let od Frankfurta na Majni do Toronta. Povratni let je bil odpovedan, prtljaga je bila potnikom vrnjena, le ti pa so bili nato prepeljeni v hotel, kjer so prenočili. Potniki so nato z drugim letom naslednji dan na končno destinacijo prispeli s približno petindvajseturno zamudo glede na predvideni čas prihoda. Družina Strugeon je menila, da je glede na navedene okoliščine in dolžino zamude, let bil odpovedan in ni imel zgolj zamudo. Družba Condor je ugovarjala, da je imel let le zamudo zaradi orkana nad Karibskim morjem (kasneje so zamudo razložili kot posledico tehničnih napak na letalu in bolezni posadke).

Sodišče EU je o zadevi odločalo skupaj s primerom Bock in Lepuschitz v. Air France.

Sodišče je odločilo, da je za uporabo določb o pravici do odškodnine mogoče potnike, katerih let ima zamudo več kot 3 ure, enačiti s potniki, katerih let je odpovedan. Nadalje tehnična napaka, zaradi katere je let odpovedan ali ima zamudo, ne spada med »izredne razmere« v smislu 5. člena Uredbe 261/2004.

Sodišče je tako zamudo, pri kateri potnik na končni cilj prispe več kot 3 ure od ure načrtovanega prihoda, samoiniciativno izenačilo z odpovedjo leta. Naj na tem mestu tudi omenim, da so obveznosti pri zamudi leta za prevoznika manj obremenjujoče kot pri

---

98 Ibid.
99 Zadeva C-402/07, Sturgeon v. Flugdienst GmbH.
100 Zadeva C-432/07, Bock in Lepuschitz v. Air France SA.
odpovedi, saj v primeru zamude Uredba 261/2004 ne določa izrecno, da je potnik upravičen do odškodnine.

Podobno je Sodišče ravnalo v primeru McDonagh v. Ryanair,\(^{101}\) kjer je potnik pri družbi Ryanair rezerviral let iz Portugalske na Irsko. Zaradi izbruha islamskega ognjenika je bil irski zračni prostor zaprt, let pa odpovedan. Gospod McDonagh je tako na ciljno destinacijo prispel s sedemdnevno zamudo in proti družbi Ryanair vložil tožbo, s katero je zahteval odškodnino v znesku 1129,41€ za prehrano, nakup okrepčil, nastanitev in prevoz.

Sodišče je odločilo, da zaprtje evropskega zračnega prevoza zaradi izbruha ognjenika, pomeni izredne okoliščine v smislu uredbe 261/2004, kar pomeni, da letalski prevozniki niso oproščeni obveznosti oskrbe. Potniki pa so upravičeni do povrnitve zneskov, ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti opustitev oskrbe potnika s strani letalskega prevoznika.


\(^{101}\) Zadeva C-12/11, McDonagh v. Ryanair.

\(^{102}\) Zadeva C-22/11, Finnair Oyj v. Timmy Lassooy.
Kranjčeva meni, da razlaga Sodišča, da mora ob zavrniti vkrcanja prevoznik vedno plačati odškodnino in se je ne more oprostiti niti v primeru izrednih okoliščin, zbuja pomisleke.\textsuperscript{103}

\textsuperscript{103} Kranjc V.: Obveznosti letalskega prevoznika ob kršitvah pri prevozu potnikov, str. 1430.
11. Zaključek

S hitrim porastom nizkocenovnih letalskih družb, ki letalski prevoz po Evropi ponujajo že za nekaj evrov, čezoceanski prevoz pa za nekaj sto evrov, postaja letalski promet dnevno dostopnejši in pogostejši.

Z vedno več leti dnevno pa seveda narašča tudi število odpovedi letov, večjih zamud, izgub prtljage itd. Prepričana sem, da se je vsakemu od nas že zgodilo, da je med letalskim potovanjem naletel na težave povezane s prevozom – naj bo to izgubljena prtljaga ali manjša zamuda leta. Prav tako si upam trditi, da večina potnikov svojih pravic ni uveljavljala, ker jih bodisi niti ni poznala, bodisi so se jim postopki uveljavljanja škode zdeli prezahtevni in predolgi.

Prav gotovo je spodbujajoče dejstvo, da je v zadnjih dveh desetletjih področje odgovornosti prevoznikov do potnikov oz. varstvo njihovih pravic doživelo enormen razvoj, zlasti v okviru EU. Eden glavnih korakov k boljšemu varstvu je seveda uveljavitev neomejene odškodninske odgovornosti v primeru smrti ali poškodb, boljše zaščite v primerih dolgih zamud oz. odpovedi letov ter lažje uveljavljanje pravic. Kot ugotavlja že Pavliha, človeško življenje ne bi smelo biti omejeno z denarno protivrednostjo, temveč je edino pravilno, da se odškodnina določa primeroma, upoštevajoč vse relevantne okoliščine.

Ugotovila sem, da je največja težava, ki se pojavlja na področju odgovornosti letalskih prevoznikov dejstvo, da potniki svoje pravice preslabo poznajo in velikokrat nehote pravic, ki bi jim skladno z veljavnimi predpisi pripadale, niti ne uveljavljajo. Zaskrbljujoč je podatek Evro barometra, da le eden od treh državljanov držav članic Evropske Unije pozna svoje pravice tekom potovanja. Raziskava je prav tako pokazala, da je le 35% potnikov, ki se je tekom potovanja srečalo s težavami, odločilo za vložitev pritožbe, le 31,5% vseh vprašanih pa meni, da prevozna podjetja potnikane ustrezno obveščajo o njihovih pravicah.

---

Z vedno več letalskimi družbami, ki želijo s prevozi maksimalno zaslužiti pa se pojavljajo tudi vedno bolj nesprejemljive ideje s katerimi bi družbe zmanjšale stroške a hkrati na kocko postavile tudi varnost potnikov. Odmevna je bila pobuda nizkocenovnega prevoznika Ryanair, ki je napovedal uvedbo stojišč na njihovih letih ter ideja, da bi potnike vozili v trupu letala na pogradih ter da bi letalo upravljal samo en pilot. Provokativna pobuda je (na srečo) vsaj za zdaj ostala samo pri idejah, vendar pa s plačljivo hrano, pijačo, prtljago in izbiro sedežev, ostaja samo še vprašanje časa kaj bo naslednja stvar, ki jo bodo prevozniki zaračunali oz. novost, ki bi prevoznino za prevoznike naredila še cenejšo. Upamo lahko, da le ta ne bo šla na račun varnosti.

Glede na to, da se tudi sama precej poslužujem letalskega transporta, lahko iz lastnih izkušenj povem, da letalski prevoz prav gotovo ni več luksuzni tip prevoza, kot je to veljalo še nekaj let nazaj. Sama izkušenj iz izgubljeno prtljago, večjo zamudo leta oz. kakršnokoli drugo večjo nevšečnostjo, še nisem imela, iz izkušenj sopotnikov pa lahko potrdim, da večina potnikov, svojih pravic prav gotovo ne pozna.

Skladno z raziskanim, lahko zaključim, da je področje letalskega prava od Varšavske konvencije dalje doživelo enormen razvoj, pravice potnikov so vedno bolj kompleksno urejene, kljub temu, pa v različnih sodnih sistemih prihaja do različne interpretacije pravnih aktov. Menim, da so pravice potnikov, vsaj na papirju, zadostno urejene, večji problem pa je v tem, da potniki svojih pravic ne poznajo oz. se jim zdi postopek uveljavljanja le teh predolg oz. preveč kompleksen, morebitna pridobljena korist pa prenizka. Prav tako sem mnenja, da bi v prihodnosti koristila tudi reforma oz. enovit pravni akt na področju pravic letalskih potnikov, ki bi dosedanje pravne akte in prakso sodišč združila v enoten in pregleden pravni akt.
12. Literatura in viri

Monografije:


Znanstveni članki:


- Kranjc V.: Obveznost letalskega prevoznika ob kršitvah pri prevozu potnikov, Podjetje in delo, št. 6-7, leto 2015, str. 1417-1431.


- Pavliha M.: EU in (ne)gotovost »doktrine« in dubio pro consumatore, Podjetje in delo, št. 6-7, leto 2015, str. 1403-1416.


- Vlačič P.: Potniki niso kontejnerji, Podjetje in delo, št. 6-7, leto 2015, str. 1449-1460.


Ostalo:


Sodna praksa:


- Sodba Sodišča (četrti senat), Zadeva C-301/08, Irene Bogiatzi, poročena Ventouras proti Deutscher Luftpoo in drugim, z dne 22.9.2009.


- Sodba Sodišča (deveti senat), Zadeva C-452/13, GermanWings GmbH v. Ronny Henning, z dne 4.9.2014.


- Sodba Sodišča (tretji senat), Zadeva C-315/15, Peškova in Peška v. Travel Service as.s., z dne 4.5.2017.

- UK House of Lords, Morris v. KLM Royal Dutch Airlines, UKHL, 2002.


Pravni viri:

- Dodatni protokoli št. 1 do 3 in Montrealski protokol št. 4 o spremembi Varšavske konvencije, kakor je bila spremenjena s Haaškim protokolom ali Varšavske konvencije, kakor je bila spremenjena s Haaškim protokolom in Protokolom iz Ciudad de Guatemala, podpisani v Montrealu 25. septembra 1975.

- Konvencija o izenačevanju nekaterih pravil, ki se nanašajo na mednarodni zračni prevoz (Varšavska konvencija), Uradni list KJU-MP, št. 124-267/1931.


- Konvencija o škodi, ki jo tuja letala povzročijo tretjim osebam na zemlji (Rimska konvencija), 1952.

- Konvencija, ki dopolnjuje Varšavsko konvencijo o izenačevanju nekaterih pravil v mednarodnem zračnem prevozu, ki ga opravlja ne pogodbeni prevoznik (Guadalajarska konvencija), UL RS, št. 54/1992 in 13/1997.


- Zakon o letalstvu (Zlet), UL RS, št. 113/2006 in 33/2009.

Spletne strani:


- http://www.ecc.lt/upload/iblock/6ec/6ec222e0503c2ae8c403997f3992b7ec.pdf (nazadnje obiskano 13.5.2017).

Tabele:

- Tabela 1: Omejitev odškodninske odgovornosti po Montrealski konvenciji.

- Tabela 2: Zgornja meja odškodninske odgovornosti v posameznih pravnih aktih.

- Tabela 3: Zastaralni roki.

- Tabela 4: Višina odškodnine v primeru velike zamude leta.

- Tabela 5: Višina odškodnine v primeru odpovedi leta.