

UVOD

Najveći zamajac u razvoju civilnog zrakoplovstva dogodio se nakon Prvog svjetskog rata. Već tada se moglo zaključiti da je civilno zrakoplovstvo oblast transporta koja će u budućnosti doživjeti svoju potpunu ekspanziju.

Iako je do tada zrakoplovstvo uglavnom bilo bazirano na vojnom zrakoplovstvu, razvoj tehnike i tehnologije, te uspostavljanje svjetskog tržišta različitim vrstama roba, uveliko su doprinijeli razvoju civilnog zrakoplovstva.

Kako se razvijala tehnika i tehnologija izrade zrakoplova, razvijali su se i međunarodni zahtjevi za sigurnim odvijanjem zračnog prometa. S obzirom na činjenicu da je zrakoplovstvo kao oblast transporta, zbog svoje suštine, povezivala ljude širom svijeta, to su i zahtjevi za uniformiranjem¹ i harmoniziranjem² pravila po kojim se ponašaju subjekti civilnog zrakoplovstva, sve više dobijali na značaju.

Bilo je važno uspostaviti ravnotežu između sigurnog odvijanja zračnog prometa, finansijskih aspekata obavljanja zračnog prometa, te pravnog uređenja i okvira u kojem će se civilno zrakoplovstvo odvijati.

¹ „Unifikacija prava je proces stvaranja jedinstvenog prava i pravnog sistema na području jedne ili više država kojim se prevladava pravni partikularizam, rascjepkanost pravne prakse i jurisdikcije. Na nacionalnom nivou najčešće se obavlja kodifikacijom, a na međunarodnoj provodi se regionalna i opća unifikacija pojedinih grana prava međunarodnim sporazumima i konvencijama (tako je unifikacija prava provedena u prevoznom pravu, mjeničnom i čekovnom pravu te autorskom pravu). Članice EU provele su unifikaciju prava na području trgovačkog prava i utvrdile jedinstvene standarde reguliranja proizvodnje i prometa određenih roba, npr. namirnica i lijekova“, Proleksis enciklopedija, online, objavljeno juni 2012, <http://proleksis.lzmk.hr/49515/>

² „Harmonizacija prava predstavlja postupak usklađivanja nacionalnih pravnih sistema uspostavljanjem zajedničkih principa i pravila.

Harmonizacija, odnosno približavanje, ne teži identičnosti, već konvergentnosti različitih pravnih sistema.“ Miroslav Lazić, vanredni profesor, Pravni fakultet Niš, Obligaciono pravo dodatak za studente Pravnog fakulteta Niš, detaljnije vidjeti na: http://www.prafak.ni.ac.rs/files/nast_mat/Nova%20pitanja%20iz%20Obligacija%20-%20dodatak.pdf

Kako je civilno zrakoplovstvo sve više i više poprimalo dimenzije međunarodnih elemenata, to je i uređivanje svih odnosa u civilnom zrakoplovstvu bilo neminovno činiti na međunarodnom nivou.

U tom smislu, razvoj civilnog zrakoplovstva na međunarodnom nivou, imao je svoja dva pravca. Razvoj uslova za sigurno obavljanje zračnog prometa, kao dio međunarodno – javne problematike obuhvaćene međunarodnim javnim pravom, te razvijanje uslova za zaključivanje ugovora o prevozu, te odgovornosti zračnih prevoznika u slučaju nesreća ili događaja koji mogu prouzrokovati štetu putnicima, prtljazi ili teretu, kao dijela međunarodno – privatne problematike obuhvaćene međunarodnim privatnim pravom.

Bilo je potrebno pronaći balans između ova dva pravca razvoja civilnog zrakoplovstva, iz prostog razloga što su s jedne strane zahtjevi zračnih prevoznika bili da se uspostavi ravnoteža između finansijskih ulaganja u razvoj civilnog zrakoplovstva, koja su ogromna, i s druge strane finansijska zaštita putnika, u slučaju odgovornosti zračnih prevoznika za nanesenu štetu. Kako je broj putnika, prtljaga i tereta koji se prevozio zračnim putem iz godine u godinu, iz decenije u deceniju rastao, to su i zahtjevi za unifikacijom pravila ugovornog prava, o odgovornosti zračnih prevoznika i o zaštiti prava putnika bivali sve izraženiji.

U ovom radu bavit ćemo se pitanjima unifikacije i harmonizacije ugovornog prava u oblasti civilnog zrakoplovstva, odgovornosti zračnih prevoznika, te o zaštiti prava putnika, kao glavnim zahtjevima međunarodne zajednice o reguliranju oblasti međunarodnog privatnog zrakoplovnog prava.

Radom ćemo pokušati dati odgovore, preporuke i zaključke u vezi sa potrebom unifikacije i harmonizacije ugovornog prava, odgovornosti zračnih prevoznika i zaštiti prava putnika, kako na međunarodnom, tako i na regionalnom i nacionalnom nivou.

Pitanja koja su se rađala kroz historiju civilnog zrakoplovstva u oblastima kojim se bavi ovaj rad su pitanja od suštinskog značaja. Jasno je da je unifikacija, odnosno harmonizacija neophodna, međutim, metodi, načini, ali i pristupi unifikaciji, odnosno

harmonizaciji su drugačiji na međunarodnom, u odnosu na regionalni nivo. Kada govorimo o regionalnom nivou, onda prije svega mislimo na harmonizaciju i unifikaciju na nivou Evropske unije (EU).

Naime, Bosna i Hercegovina, kao država članica Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO)³, ali i strana ugovornica Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (SSP)⁴, te Multilateralnog sporazuma o uspostavljanju zajedničke evropske zrakoplovne oblasti (ECAA sporazum)⁵, ima obavezu harmonizirati i unificirati svoje ugovorno zrakoplovno pravo, odgovornost zračnih prevoznika i zaštitu prava putnika kako sa međunarodnim konvencijama, tako i sa evropskim propisima koji uređuju ove oblasti.

U pogledu harmonizacije ugovornog prava, u oblasti civilnog zrakoplovstva, Bosne i Hercegovine sa međunarodnim standardima ugovornog prava u oblasti civilnog zrakoplovstva možemo reći da se harmonizacija tih pravila provodi u skladu sa

³ „Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (engl. *International Civil Aviation Organization*; kratica ICAO) specijalizirana organizacija Ujedinjenih naroda, osnovana 1944. godine nakon potpisivanja Čikaške konvencije. ICAO je organizacija sa 191 državom članicom, potpisnicom Čikaške konvencije sa zadatkom da razvija međunarodne standarde i preporučenu praksu (SARP's) na koje se pozivaju države članice kod razvijanja njihovih nacionalnih propisa“, detaljnije vidjeti na: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

⁴ „Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) je nova, treća generacija evropskih sporazuma ponuđena isključivo zemljama zapadnog Balkana, u sklopu Procesa stabilizacije i pridruživanja. Sporazum se potpisuje na neodređeno vrijeme s ciljem doprinosa ekonomskoj i političkoj stabilnosti Bosne i Hercegovine. Države koje su postale članice petim proširenjem Evropske unije su potpisale Sporazume o pridruživanju (tzv. Evropske sporazume). Osnovna razlika između dva spomenuta sporazuma je u sadržaju „evolutivne klauzule“ u SSP-u i naglašavanju regionalne saradnje na Zapadnom Balkanu. Potpisivanjem Sporazuma, Bosna i Hercegovina je zahvaljujući „evolutivnoj klauzuli“ potvrdila status zemlje potencijalne kandidatkinje. To je mnogo više nego što su zemlje potpisnice Evropskog sporazuma dobile u pogledu daljnjeg pristupanja EU.

Druga razlika se ogleda u regionalnoj saradnji, gdje se zemlja potpisnica obavezuje da će potpisati bilateralne ugovore/sporazume sa zemljama Procesa stabilizacije i pridruživanja zemljama kandidatkinjama“, detaljnije vidjeti na: http://www.dei.gov.ba/bih_i_eu/ssp/default.aspx?id=485&langTag=bs-BA

⁵ Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njenih država članica Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Evropske zajednice i njenih zemalja članica, Republike Islanda, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Islanda, Kraljevine Norveške, Srbije i Crne Gore, Rumunije, i Privremene administrativne misije Ujedinjenih naroda na Kosovu (u skladu sa Rezolucijom UN 1244) o uspostavi evropske zajedničke zrakoplovne oblasti (ECAA) („Službeni glasnik BiH“, broj 2/07)

Ustavom Bosne i Hercegovine. Ustav Bosne i Hercegovine je zasnovan na dualističkom pristupu harmonizaciji, ukoliko se ne radi o međunarodnim instrumentima unifikacije pobrojanim Ustavom. To praktično znači da se postupak harmonizacije provodi na način da se određena međunarodna konvencija u pravni sistem Bosne i Hercegovine uvodi putem ratifikacije, ali se ista transponira kroz zakon i na taj način se primjenjuje.

Tako ćemo se kroz rad baviti pitanjima vezanim za harmonizaciju domaćeg zakona kojim se uređuje oblast ugovornog prava u civilnom zrakoplovstvu, odgovornosti zračnih prevoznika i zaštiti prava putnika, sa međunarodnim konvencijama iz ove oblasti.

U pogledu harmonizacije ugovornog zrakoplovnog prava, odgovornosti zračnih prevoznika i zaštiti prava putnika sa pravilima EU, možemo reći da se radi o potpuno drugačijem režimu harmonizacije u odnosu na režim harmonizacije sa međunarodnim instrumentima unifikacije.

Tako se pravila EU transponiraju u zakonodavstvo Bosne i Hercegovine, samo ako čine sastavni dio ECAA sporazuma. Usklađivanje se vrši sa tačno određenim pravilima EU, dakle ne sa svim koja su sadržana u instrumentima unifikacije, a pravila se posmatraju u svjetlu približavanja zakonodavstvu EU, a ne njegovom pukom prepisivanju i identificiranju sa pravilima EU.

Dakle, suština je u konvergentnosti različitih pravnih sistema, gdje se jedan pravni sistem približava drugom pravnom sistemu. U konkretnom slučaju pravni sistem Bosne i Hercegovine se približava sistemu EU.

Prema tome, međunarodni instrumenti unifikacije su takvi da po svojoj sadržini odgovaraju većini pravnih sistema država svijeta, iste je od strane država potrebno ratificirati, a kasnije i transponirati u nacionalno zakonodavstvo u smislu potpunog uvođenja takvog instrumenta u pravni sistem. To praktično znači, države izvršavaju identifikaciju svojih pravnih sistema sa međunarodnim instrumentima unifikacije, za razliku od regionalnih instrumenata unifikacije (u konkretnom slučaju uredbe EU),

koje za cilj imaju konvergentnost pravih sistema, odnosno približavanje pravnog sistema države koja teži članstvu u EU sa pravnim sistemom EU.

Vrlo često, u pravnim sistemima država koje se približavaju pravnom sistemimu EU, kada dođe do harmonizacije „osjetimo“ da se radi o stranim propisima, koja su kao strana tijela u jednom (ne)organiziranom pravnom sistemu. Ovo se događa uglavnom, kada su u pravni sistem koji se prilagođava, uvedena pravila pravnog sistema kojem se prilagođava, po principu identificiranja, što je prva greška harmonizacije. Nacionalna prava moraju se prilagođavati novim pravilima bitno određenim logikom cilja kojega ostvaruju i koja stoga često predstavljaju “strano tijelo” u sistemu nacionalnog privatnog prava.⁶

Zbog toga, posebnu pažnju potrebno je obratiti na način harmonizacije ugovornog prava u oblasti civilnog zrakoplovstva sa pravom EU.

Uvijek treba imati u vidu dva različita instrumenta unifikacije (međunarodni i regionalni), te metode kako se oni uvode u pravni sistem Bosne i Hercegovine. Ukoliko pažnja izostane, posljedice mogu biti takve, da iako dođe do izmjene sistema ugovornog zrakoplovnog prava i njegovog uskađivanja kako sa međunarodnim instrumentima unifikacije, tako i sa regionalnim instrumentima unifikacije, isti bude neprimjenjiv, a posebno zbog pretjerane identificiranosti, u dijelu harmonizacije sa regionalnim instrumentima.

Modernizacija i harmonizacija domaćeg ugovornog prava u oblasti zrakoplovstva, ali i modernizacija i harmonizacija privatnog prava općenito postalo je jedno od najaktuelnijih i najvažnijih pitanja našeg vremena.

U oblasti civilnog zrakoplovstva od Prvog svjetskog rata do danas, došlo je do brojnih preokreta naročito u pogledu unifikacije i harmonizacije pravila u vezi sa ugovornim pravom, odgovornosti zračnih prevoznika i zaštite prava putnika na svjetskom nivou.

⁶ Srećko Jelinić, Dubravka Akšamović: Ugovorno pravo Europske unije na prekretnici, Zbornik PFZ, 60, (1) 203-254 (2010)

Najvažniji instrumenti unifikacija koji su od 1929. – 1999. godine doneseni na svjetskom nivou su bez ikakve sumnje: (I) Varšavska konvencija iz 1929. godine (sa svim svojim izmjenama), (II) Montrealska konvencija iz 1999. godine i (III) Preporuka IATA 1724.

Najvažniji instrumenti unifikacije na regionalnom nivou, odnosno nivou EU, sa kojim se usklađuje pravni sistem Bosne i Hercegovine su uredbe EU sadržane u Dodatku I ECAA sporazuma.

Ovim Magistarskim radom je obrađena materija ugovornog prava u oblasti civilnog zrakoplovstva, ugovorne odgovornosti prevoznika za štetu pri prevozu zračnim putem, te zaštita prava putnika. Materija se razrađuje kroz definiranje međunarodnih i regionalnih instrumenata unifikacije, pitanje odgovornosti zračnih prevoznika, osnova odgovornosti, oslobađanja od odgovornosti, visine naknade štete, kao i pitanjima zaštite prava putnika, i pravima putnika sa invaliditetom i osoba sa posebnim potrebama. Rad se bavi pregledom ugovornog prava, odgovornosti zračnog prevoznika i zaštite prava putnika *de lege lata*, odgovara na pitanja buduće organizacije sistema ugovornog prava, odgovornosti zračnog prevoznika i zaštite prava putnika *de lege ferenda*, preporučuje određene izmjene u predloženim rješenjima, i konačno zaključuje ovu problematiku.

Konačno, glavna hipoteza od koje polazi ovaj rad, a koju ćemo detaljnom analizom nastojati potvrditi jeste da je harmonizacija i modernizacija ugovornog prava u zračnom prometu Bosne i Hercegovine sa međunarodnim pravom i pravom Evropske unije neophodna, kako bi se postiglo globalno unificiranje pravnih pravila u ovoj oblasti, kroz identificiranje propisa Bosne i Hercegovine sa međunarodnim instrumentima unifikacije, odnosno kroz približavanje propisa Bosne i Hercegovine propisima Evropske unije.

1. O ZRAKOPLOVNOM PRAVU UOPĆE

Zrakoplovno pravo je posebna oblast prometnog prava, koja čini sastavni dio prometnog prava kao posebne grane prave. Razvijala se kao posljedica naučno -

tehničko - tehnološke revolucije savremenog doba. Zračni promet kao jedno od najznačajnijih naučno - tehničko - tehnoloških dostignuća, koje se razvija enormnom brzinom iziskivalo je uređenje odnosa koji nastaju između subjekata zračnog prometa.

Ti odnosi se mogu podijeliti na javno - pravne i privatno - pravne odnose koji dalje spadaju u dvije grupe: međunarodne i domaće pravne odnose.

U ovom naučnom radu bit će posvećena posebna pažnja privatno - pravnim odnosima unutar obje navedene grupe.

Ono što je važno učiniti na ovom mjestu, jeste izvršiti diferencijaciju između zrakoplovnog i međunarodnog zrakoplovnog prava, kako bi se u daljem tekstu mogli pozabaviti suštinom naučno - istraživačkog rada.

1.1. Razlika između zrakoplovnog i međunarodnog zrakoplovnog prava

Naučno - tehničko - tehnološki napredak zrakoplovstva tražio je odgovore na mnoga otvorena pitanja. Jedno od najzahtjevnijih pitanja, koje je i danas veoma aktuelno, jeste pitanje pravne prirode zrakoplovstva. Rješavanje ovog pitanja nije bilo moguće samo na nacionalnim nivoima država. U rješavanju ovog pitanja trebalo je da učestvuje cijela međunarodna zajednica.

Na samim počecima razvoja zrakoplovstva, to nije bilo tako. Pravila iz ove oblasti su bila dosta neujednačena, nije postojala unifikacija i harmonizacija pravila. Uređenja pravnih pravila bila su difrencirana, različita od države do države, i njihova primjena bila je rascjepkana.

Danas, možemo biti zadovoljni razvojem situacije, naime, na rješavanju pravnih pitanja iz oblasti civilnog zrakoplovstva angažirane su manje - više sve države svijeta.