

UDK: 347.824.4 368.24 368.97(203)

**Dr Zoran D. Radović,<sup>1</sup>**

## INOSTRANA SUDSKA PRAKSA

### **POLOŽAJ PUTNIKA U MEĐUNARODNOM VAZDUŠNOM PREVOZU**

Pravni položaj putnika u međunarodnom vazdušnom prevozu regulisan je na prvom mestu međunarodnim konvencijama:

- Varšavska konvencija iz 1929.
- Haški protokol iz 1955.
- Montrealska konvencija iz 1999.

Prevoz putnika uvek prati osiguranje. Prevoznik se osigurava od odgovornosti za slučaj smrti i povrede putnika. Evropska unija o ovom osiguranju vodi računa i u tom pogledu preduzela je korake koji se sastoje u donošenju sledećih akata:

- a) Regulativa /EC/ br. 785/2004. Evropskog parlamenta i Saveta o osiguranju avio-prevoznika i operatera iz 2004.
- b) Izmena Regulative br. 785/2004. kojom se usvaja Montrealska konvencija iz 1999.

Opšti uslovi osiguranja

- a) AVN klauzule donete od strane Međunarodne asocijacije osiguranja u Londonu 2005.
- b) AICG klauzule donete od strane *Lloyd's Management Association i International Underwriting Association* u Londonu od 2005.

Za utvrđivanje odgovornosti avio-prevoznika za smrt i povredu putnika potrebno je najpre utvrditi da li vazduhoplov predstavlja opasnu

---

<sup>1</sup> i-mejl: zoran-radovic@hotmail.com  
Rad je primljen: 12.7.2016.  
Rad je prihvaćen: 18.7.2016.

stvar. Uočeno je da vazduhoplov predstavlja veću opasnost od broda ako dođe do udesa koji se može pripisati nepažnji ili neodržavanju vazduhoplova.<sup>2</sup> Pre pojave vazduhoplova engleski sud je stekao iskustva s drugim vrstama prevoza. Sud je zauzeo stanovište da vazduhoplov ne predstavlja opasnu stvar. Prevoziac nije odgovarao za smrt ili povredu putnika na osnovu objektivne odgovornosti.<sup>3</sup> Objektivna odgovornost prevozioca može postojati samo za štete prouzrokovane vazduhoplovom na imovini („opasna delatnost“). Prevoziac prema putniku mora da pokaže razložnu pažnju i odgovoran je za svoje propuste (presuda *King v. Philips* od 1953). Sud je zauzeo stanovište da se prevozičeva odgovornost zasniva na ugovoru koji je s putnikom zaključio (Presuda *Brooke v. Boole* od 1928.). Prevoziac se prema putniku mora ophoditi profesionalno (presuda *Luditt v. Ginger Coote Airways Ltd.* od 1942.). Odgovoran je za svoj nehat i nepažnju. Prevoziac će uspeti da izbegne odgovornost za smrt putnika ako dokaže da bi smrt putnika nastupila bez obzira na njegov, prevozičev, nehat i nepažnju (presuda *Woolmer v. Delmer Price* od 1955.). Isto važi i ako dokaže da su on i njegov agent preduzeli sve razumne mere da šteta ne nastane. Sud je istom sudskom presudom utvrdio da je prevoziac odgovoran kad nije bilo moguće utvrditi uzrok nastale štete.

Međunarodne konvencije omogućavaju prevoziocu da ograniči svoju odgovornost na iznos koji predviđa, na primer, Varšavska konvencija. Međutim, ukoliko je prevoziac bio krajnje nepažljiv (*wilful misconduct*)<sup>4</sup>, zbog čega je šteta nastala, tu mogućnost nema (presuda *Horabin v. British Overseas Corporation* od 1952.).

Isti stav zauzeo je sud u presudi *Goldman v. Thai Airways International Ltd.* od 1983.<sup>5</sup> Putnik je zadobio telesne povrede za vreme leta zbog nastale turbulencije (propadanja) jer nije bio privezan za sedište. Sud je izneo stav da prevoziac nema pravo da ograniči svoju odgovornost zbog toga što pilot nije pravovremeno obavestio putnika da mora da se priveže. Sud se pritom pozvao na Hašku konvenciju iz 1955. Prema Varšavskoj konvenciji, tužilac mora dokazati da su povrede nastale kao posledica prevozičevog propusta. Prema operativnom uputstvu za pilote (*manual*), pilot nema obavezu da zatraži od putnika da se priveže kad je vazduh miran (*clear air*). Isti stav je zauzeo francuski sud (*Parsley vs. Mid Continental Airlines Inc.* od 1949.). Američki sud (*J-Froman and Co. v. Pan American* od 1953.) objasnio je šta znači *wilful misconduct*. Tri elementa moraju da se steknu: namera da se nedozvoljeni akt učini; svest o

---

2 Prema rečima A. G. Laaunplungh 1913. [http://en.wikipedia.org/wiki/Aviatio\\_insuranvex](http://en.wikipedia.org/wiki/Aviatio_insuranvex), 6. 3. 2014.

3 Michael E. R. Kerr i Anthony H. M. Evans, Lord MacNair, *The Law of the Air*, London, 1964.

4 *Wilful misconduct* se objašnjava kao „namerno loše vladanje“. Utvrđivanje greške nalazi se na fluidnoj granici između „gross negligence“ i „wilful misconduct“, bliže, Miodrag Trajković, *Odgovornost prema putniku u vazduhoplovnom pravu*, Beograd, 1971., str. 142.

5 All English Law Reports, London, 9 December 1983.

posledicama takvog akta i nemarno odnošenje prema njemu, kao i veza između učinjene radnje i pričinjene štete.

Sud pravde Evropske unije (*Court of Justice of European Union*) često je razmatrao predmetnu problematiku.<sup>6</sup>

Svojom presudom (*Corina van er Lans v Koninkvrie C-257/14 CJEU* od 2015) sud je odbio zahtev putnika za naknadu štete koja je nastupila time što mu prevoznik nije dozvolio da se ukrca u avion, zbog čega se kasnilo u polasku. Tehnički problemi vazduhoplova koji su nastali neočekivano i koji se ne mogu pripisati slabom održavanju vazduhoplova i ne mogu se otkriti rutinskim pregledom ne mogu se ni smatrati vanrednim okolnostima, kako je utvrđeno u čl. 5(3) *Regulation (EC) No. 261/2004*. Evropskog parlamenta i Saveta Evrope. Ovakva odluka suda bila je prethodno potvrđena presudom (*International Air Transport Association v Civil Aviation Authority C-581/10 i 629/10* od 2012). Teret dokaza je na putniku jer on treba da dokaže da je pretrpeo štetu zbog nastalih vanrednih okolnosti.

Od suda je zatraženo da utvrdi vreme prispeća vazduhoplova na odredište (*Regulation No. 261/2004.*). Svojom presudom (*Germanwings Gmb v Ronny Herning C-452/13 CJEU* od 2014.) sud je utvrdio da je vazduhoplov stigao na odredište kada su jedna vrata vazduhoplova otvorena i kada su putnici spremni da se iskrcaju.

Od suda je zatraženo tumačenje pojma „putnik“ u vezi sa čl. 3(g) *Regulative (EC) br. 785/2004* koja se odnosi na osiguranje u vezi sa čl. 17. Montrealske konvencije. Svojom presudom *Wucher Helicopter GmbH and Euro-Aviation Versicherung AG v Fridolin Santer C-6/14 CJEU* od 2015. sud je utvrdio sledeće:

- a) Lice koje se nalazi u helikopteru je putnik u smislu čl. 17(19) Montrealske konvencije
- b) Lice u helikopteru koje se prevozi na osnovu ugovora između prevozioca i poslodavca tog lica jeste putnik u smislu čl. 3(g) *Regulative (EC) br. 785/2004*.

---

<sup>6</sup> European Law – Cases, <http://www.aviationlaw.eu.-/european-law-cases/>, 7. jul 2016.