

Filip Novaković¹

Luka Stanar²

Derviš Klokić³

NAKNADA ŠTETE PUTNIKU U AVIOPREVOZU

Sažetak

U radu autori istražuju osnovne principe i pravila vazdušnog transporta. Ovo pitanje je u današnje vrijeme posebno aktuelno. Konkretno, u središtu interesa autora nalazio se putnik i prava koja on ostvaruje u avioprevozu. Budući da se vazdušni saobraćaj ubrzano razvijao u proteklom stoljeću, bilo je neophodno uspostaviti pravno uređen sistem u ovoj grani. Nakon upoznavanja čitaoca s obligacionom pravom i naknadom štete uopšte, autori se osvrću na opšta pitanja vazdušnog saobraćaja. Posebno mjesto u radu zauzima i analiza prava putnika po Varšavskoj i Montrealskoj konvenciji. Autori se koriste istorijsko – pravnom metodom u istraživanju ovih pitanja. Nakon razmatranja o istorijskom razvoju, autori analiziraju rješenja pozitivnog prava. Koristeći uporedno – pravni metod autori se prevashodno osvrću na pravne propise u Bosni i Hercegovini i državama bivše Jugoslavije. U središtu ovog pitanja je Zakon o obligacionim odnosima u civilnom vazduhoplovstvu Bosne i Hercegovine. Takođe, predmet ovog članka je i analiza prava putnika u vazduhoplovnom pravu Evropske unije. Autori se naročito osvrću na prava putnika u slučaju uskraćen ukrcaja, kašnjenja i otkazivanja leta. Sve ovo potkrijepljeno je relevantnom praksom Evropskog suda pravde.

Ključne riječi: vazduhoplovno pravo, vazdušni operater, naknada štete, avioprevoz, Varšavska konvencija, Montrealska konvencija, uskraćenje ukrcaja, kašnjenje, nezgoda, otkazivanje leta.

1. Uvodna razmatranja

Prouzrokovanje štete drugom licu nekom radnjom je, pored ugovora, najčešći izvor obligacija. Dok ugovori predstavljaju pravni posao, prouzrokovanje štete drugome se sastoji u nekom protivpravnom postupanju od koga je, kao svog uzroka, potekla neka šteta drugom licu kao posljedica. Naš Zakon o obligacionim odnosima u svom članu 154 navodi da je svako ko drugome prouzrokuje štetu dužan da mu je i naknadi. Pored protivpravnosti radnje,

¹ Pravni fakultet Univerziteta u Sarajevu, filipnovakovic.iur@gmail.com, ORCID: 0000-0001-9979-5824.

² Pravni fakultet Univerziteta u Banjoj Luci, luka.stanar@student.pf.unibl.org.

³ Pravni fakultet Univerziteta u Banjoj Luci, dervis.klokić@student.pf.unibl.org,

kao uslova za postojanje odgovornosti štetnika za štetu moramo uočiti i samu štetu (dakle, šteta mora postojati), krivicu i uzročnu vezi između štetnikove protivpravne radnje i prouzrokovane štete.⁴

Šteta predstavlja povredu pravno zaštićenih dobara nekog lica (fizičkog ili pravnog), usljed nečijeg protivpravnog djelovanja. Ona predstavlja negativnu razliku koja se javlja u zaštićenoj pravnoj sferi nekog lica ili poremećaj njegove imovinske ravnoteže koji se dogodio suprotno njegovoj volji.⁵ Prouzrokovana šteta se može javiti kao materijalna (imovinska) i nematerijalna (neimovinska) šteta.

Onaj koji je prouzrokovao štetu određenom licu treba i da je ukloni (popravi). Prethodna sentenca predstavlja suštinu instituta naknade štete. Prouzrokoivanjem štete nastaje obaveza njene naknade, a u tom cilju štetnik je dužan da nešto da ili učini u odgovarajućoj mjeri. Drugim riječima, sadržaj i obim štetnikove obaveze treba odgovarati prirodi i veličini štete, kao i načinu na koji se sama šteta ili bar njene posljedice mogu ukloniti.⁶ Samim tim naknadu štete možemo odrediti kao direktno ili indirektno uklanjanje štetnih posljedica štetnikove radnje nekim odgovarajućim činjenjem ili davanjem oštećenom od strane štetnika.⁷ Jedan od osnovnih principa ovog instituta jeste da se sve treba vratiti u prijašnje stanje, odnosno onako kako je bilo, tj. naknada štete treba težiti cilju uspostave onakvog (imovinskog) stanja kakvo je bilo prije preduzimanja štetne i protivpravne radnje. Naravno, u većini slučajeva jako je teško uspostaviti faktičko prijašnje stanje i zbog toga se pristupa zamjeni oštećenih ili uništenih stvari ili davanju određene novčane protivvrijednosti za njih.

Naknada štete predstavlja jednu od najobimnijih i najsloženijih tema u oblasti obligacionog i građanskog prava uopšte. Pored objašnjenja o ovom institutu građanskog, obligacionog prava, neophodno je dati još nekoliko pojašnjenja za opšte i specijalne pojmove koji će naći svoje mjesto u radu. Prije svega, trebamo napomenuti da je vazduhoplovno pravo kao jedna od grana saobraćajnog prava pretrpjela značajne, suštinske izmjene tokom nešto više od vijeka svoga razvoja. Te promjene su najuočljivije u pogledu odgovornosti vozara za štetu nastalu putniku. Radi se o institutu koji je pretrpio konceptijske promjene. Ta se odgovornost kretala od načela „slučaj škodi, koga zgori“, što će reći da je putnik snosio štetu koju pretrpi u prevozu vazduhoplovom iz razloga visokog

⁴ B. Morait, *Obligaciono pravo, Knjiga druga (vanugovorni obligacioni odnosi)*, Pravni fakultet Univerziteta u Banjoj Luci, Banja Luka 2007, 15.

⁵ B. Morait, „O nekim principijelnim pitanjima nematerijalne štete“, *Godišnjak Pravnog fakulteta Univerziteta u Banjoj Luci*, 32/2010, 69-70.

⁶ B. Blagojević/V. Krulj (red.), *Komentar zakona o obligacionim odnosima*, 2. izd., Savremena administracija, Beograd, 1983, 477-479.

⁷ S. Jakšić, *Obligaciono pravo, Opšti dio*, Veselin Masleša, Sarajevo 1953, 268-269.

rizika (tada još nerazvijenog vazduhoplovstva) na koji je putnik pristao, do toga da „koji ima korist od neke stvari, treba da snosi štetu koja se putem takve stvari nekome prouzrokuje“, prema čemu vozar odgovara za svaku štetu koja nastane putniku, odnosno koja se prouzrokuje upotrebom vazduhoplova.⁸ Kako se avioпревоз od Prvog svjetskog rata pa na ovamo razvija, njega je pratio i razvoj odgovornosti vozara. Samim tim, pojedini autori su napravili i određenu klasifikaciju sistema odgovornosti vozara za štetu, koje su podijelili prema izvorima u kojima možemo pronaći odredbe o njegovoj odgovornosti. Tako postoje četiri sistema odgovornosti: (1) predvaršavski sistem (važio do 1929, odnosno 1933. godine), (2) varšavski sistem (važio od 1929, odnosno 1933. godine, pa do 1999. godine), (3) sistem prelaznog međuprevozilačkog sporazuma (iz Montreala 1966. godine) i (4) montrealnski sistem (važi od 1999. godine do danas).⁹ Svaki od navedenih sistema će biti objašnjen kroz odgovarajući pravni izvor u nastavku rada.

Vazdušni saobraćaj najmlađa je grana saobraćaja koja se počela razvijati početkom XX vijeka, a svoju ekspanziju je doživjela tek po okončanju Drugog svjetskog rata. Iako se radi o mladoj grani transporta, ne možemo reći da pravo nije pratilo njen razvoj. Relativno rano počeli su stvarati međunarodni instrumenti kojima je vršena unifikacija ove oblasti prava. Od balona, dirizabla, preko aviona, helikoptera, pa i šatla (živimo u vremenu u kojem su već mogući komercijalni letovi u svemir) kroz nešto više od 120 godina u domenu osvajanja neba i svemira otišli smo dalje negoli ikada prije. Čovjek je biće koje živi u zajednici oblikovanoj pravilima. On je manje-više uredio sve oblasti društvenog života i sve potencijalne odnose koji se mogu javiti u interakciji između dva subjekta prava. Isto tako je i uredio odnose među ljudima u vazdušnom prostoru i u kosmosu. Predmet ove rasprave će biti samo domen vazdušnog prostora koji može obuhvatiti komercijalna letjelica, dok ćemo odnose u kosmičkom prostoru, iako su odista interesantna i aktuelna tema, morati ostaviti za neku drugu studiju.

2. Prevoz putnika u vazdušnom saobraćaju

Prevoz putnika u vazdušnom saobraćaju vrši se prema ugovoru o prevozu putnika koji može, ali i ne mora, imati element inostranosti. Naime, radi se o pravnom poslu u kome se jedna ugovorna strana – prevozilac, obavezuje da će izvršiti prevoz putnika određenim prevoznim sredstvom (u ovom slučaju letjelicom – avionom, balonom, pa čak i svemirskom letjelicom) na određenoj

⁸ M. Trajković, *Međunarodno vazduhoplovno pravo*, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu i JAT, Beograd 1999, 116-117 i 410-413.

⁹ S. Janković, *Vazduhoplovno pravo*, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd 2021, 244.

relaciji, za određeno vrijeme sa garancijom sigurnosti, dok se druga ugovorna strana – naručilac prevoza ili putnik, obavezuje da za tu uslugu plati ugovorenu naknadu – prevozninu.¹⁰ Element inostranosti u ovom pravnom poslu ćemo vidjeti ako relacija obuhvata teritoriju više suvereniteta, odnosno država. Ovaj ugovor ima dva bitna elementa: relaciju i naknadu. Svi drugi elementi se, prema domaćoj teoriji, smatraju fakultativnima. Ugovorne strane su, u principu, prevoznik i naručilac prevoza, odnosno putnik. Međutim, u praksi ovo je nerijetko višestrani ugovorni odnos, gdje i na jednoj i na drugoj strani možemo uočiti više lica. Ugovor o (međunarodnom) prevozu putnika je neformalan, dvostrano obavezujući, teretan i adhezioni pravni posao.

Kako se radi o dvostrano obavezujućem pravnom poslu, prevoznik i putnik imaju kako prava tako i obaveze (najprostije rečeno, što je jednome pravo, to je drugome obaveza). Prava i obaveze prevoznika se sastoje u sljedećem: (1) donošenje i objavljivanje opštih uslova poslovanja, (2) prijem putnika na prevoz, (3) izdavanje putne (vozne) karte, (4) prevoz u određenom roku i (5) sigurnost izvršenja prevoza putnika. Za naš rad je najznačajnija posljednje navedena obaveza, te se nećemo osvrnuti na ostale. S druge strane, kao prava i obaveze putnika uviđamo sljedeće: (1) plaćanje naknade (prevoznine), (2) poštovanje propisanog reda tokom putovanja, (3) odustanak od ugovora pod određenim uslovima i (4) prekid putovanja.

Nama najznačajnija obaveza prevoznika jeste obaveza sigurnog izvršenja prevoza putnika. Naime, prevoznik je dužan da izvrši siguran prevoz putnika do odredišta, te osigurati mu tačno određeno mjesto u prevoznom sredstvu i uobičajeni komfor koji je putnika potreban tokom putovanja. Prevoznik je i u obavezi čuvanja tjelesnog integriteta putnika tokom čitavog putovanja. Za sigurnost putnika je prevoznik odgovoran, odnosno, odgovoran je za čuvanje tjelesnog integriteta putnika i njegove imovine. U nekim se slučajevima on može i osloboditi odgovornosti ukoliko je šteta nastala krivicom putnika ili uzrokom koji prevoznik nije mogao predvidjeti. Njegova odgovornost se različito tumači i primjenjuju se različiti standardi u zavisnosti kako od grane saobraćaja, tako i od pravnog sistema (najčešće). Tako odgovornost može biti objektivna ili subjektivna sa pretpostavljenom krivicom ili sa dokaznom krivicom.¹¹ Prevoznik može odgovarati kako za štetu nastalu samom putniku (povreda tjelesnog ili duševnog integriteta), tako i za štetu na njegovoj imovini. U prvom slučaju postoje određena ograničenja o kojima će biti govora u nastavku teksta. U drugom slučaju odgovornost prevoznika se može posmatrati različito, u zavisnosti od toga da li se radi o registrovanom ili ručnom prtljagu. Viši stepen odgovornosti prevoznika ćemo imati ako se

¹⁰ V. Popović/R. Vukadinović, *Međunarodno poslovno pravo, Posebni dio, Ugovori međunarodne trgovine*, Pravni fakultet Univerziteta u Banjoj Luci, Banja Luka 2021, 644.

¹¹ I. Jankovec, *Ugovorna odgovornosti*, Poslovna politika, Beograd 1993, 436.

radi o registrovanom prtljagu (pravi se ekvivalencija s odgovornošću za slučaj gubitka ili oštećenja robe). Obaveza brige za ručni prtljag je na putniku, te je odgovornost prevozioca znatno nižeg stepena.

3. Odgovornost vozara za štetu prouzrokovanu putniku

3.1. Izvori i sistemi odgovornosti

Izvore odgovornosti vozara kod vazdušnog prevoza putnika možemo podijeliti na međunarodne i nacionalne. Međunarodni izvori jesu oni koji su doneseni na međunarodnom nivou u obliku međudržavnih, odnosno međunarodnih ugovora (konvencija) i koji obavezuju sve države članice ugovora (odnosno njihove subjekte). Međunarodnih izvora je mnogo, ali za temu našega rada tri su međunarodna instrumenta najznačajnija: (1) Konvencija o ujednačavanju određenih pravila koja se odnose na međunarodni vazdušni prevoz iz 1929 godine (Varšavska konvencija), (2) Prelazni međuprevozilački sporazum iz 1966. godine (potpisan u Montrealu) i (3) Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom vazdušnom prevozu iz 1999. godine (Montrealska konvencija). S druge strane, nacionalni izvori prava u kojima možemo pronaći odgovornosti jesu zakonski akti donoseni od strane nacionalnih zakonodavnih tijela. U tom pogledu, za Bosnu i Hercegovinu, odnosno Republiku Srpsku, Federaciju Bosne i Hercegovine i Brčko Distrikt Bosne i Hercegovine, značajna su dva (šest) zakona: Zakon o obligacionim odnosima i Zakon o obligacionim i osnovnim svojinsko-pravnim odnosima u vazdušnom/zračnom saobraćaju/prometu. Kao posebne izvore odgovornosti pronalazimo u komunitarnom pravu, odnosno pravu Evropske unije. Pravo EU predstavlja posebnu nadnacionalnu tvorevinu, te iz tog razloga smatramo da ovi izvori zaslužuju posebnu pažnju (naročito što su Bosna i Hercegovina i druge zemlje Zapadnog Balkana na putu ka članstvu u EU), pa ih nećemo svrstati niti u međunarodne, niti u nacionalne izvore, nego će rješenja komunitarnog prava biti predstavljena kao zasebna u daljem izlaganju.

3.2. Međunarodni izvori

Po shvatanjima pravne teorije, međunarodni izvori imaju prioritet nad nacionalnim, te ćemo se posvetiti prije svega izlaganju materije odgovornosti za štetu i naknade štete putniku u avioprevozu sadržanu u međunarodnim izvorima. Svi međunarodni ugovori nastaju postizanjem kompromisa između različitih političko-pravnih sistema, ali i pravnih područja, odnosno porodica prava. Zbog toga međunarodne konvencije ne regulišu sva pitanja iz određene materije nego se zadržavaju na normiranju najosnovnijih principa. Ni prethodno

pomenute Konvencije nisu izuzetak. Naglim razvojem avio - industrije po okončanju Prvog svjetskog rata dolazi do jednog potpuno novog i bržeg (ali ne još uvijek jeftinijeg) načina prevoza putnika, prtljaga i robe. Otkrivši da se za svega nekoliko sati leta može doći iz Berlina do Londona ili Njujorka (umjesto dotadašnjih nekoliko dana putovanja vozom i/ili brodom), ljudi se počinju okretati novom načina transporta. Naravno, kako se broj putnika i avio - linija neprestano uvećavao dolazilo je do sve većeg broja nezgoda, gubitka prtljaga, oštećenja robe, pa i gubitka života ljudi. Lica kojima je prouzrokovana šteta su jako teško ostvarivali zaštitu svojih prava, naročito kada dolazi do nastanka odnosa sa elementom inostranosti, odnosno kada svoja prava treba da ostvare na teritoriji neke druge, a ne svoje, države. Podsjećamo da u to vrijeme, 20-ih i 30-ih godina prošlog vijeka Evropa i svijet nisu bili ujedinjeni i harmonizovani ni blizu koliko sada, te nisu postojala ujednačena pravila za zaštitu pravnih interesa lica u svim evropskim i svjetskim državama. Upravo iz tog razloga civilizovani narodi su pristupili ujednačavanju pravnih pravila za koja se odnose na međunarodni vazdušni prevoz. Tako je 1929. godine u Varšavi potpisana Konvencija o ujednačavanju određenih pravila koja se odnose na međunarodni vazdušni prevoz (u daljem tekstu: Varšavska konvencija). Varšavskoj konvenciji, koja je stupila na snagu 1933. godine, su do sada pristupile 153 države, a reguliše pitanja koja se odnose na cjelokupan međunarodni prevoz prtljaga ili putnika obavljen vazduhoplovom za određenu naknadu, kao i na besplatan prevoz avionom koji obavlja vazduhoplovna prevoznička kompanija (član 1/1 Konvencije). Kako su ovim međunarodnim ugovorom regulisana samo osnovna pitanja, odnosno osnovni principi, sve ostalo je prepušteno uređivanju putem internog zakonodavstva država članica ili ugovorom stranaka (putem stranačke autonomije volja, ukoliko je takva zakonom dopuštena). Varšavska konvencija je dva puta revidirana: prvi put u Hagu 1955. godine, a drugi put u Gvatemali 1971. godine. Praznine koje su postojale u Konvenciji popunjavane su Opštima pravilima za prevoz putnika i prtljaga Međunarodne organizacije za vazdušni prevoz (engl. *International Air Transport Association*, u daljem tekstu: IATA), koji su ove poslove izrazito detaljno regulisali. Od 1999. godine najpotpuniju zaštitu putnika u slučaju nastanka štete daje Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom vazdušnom prevozu (u daljem tekstu: Montrealska konvencija), potpisana u Montrealu 1999. godine, a koja je popunila praznine u Varšavskoj konvenciji. O Montrealskoj konvenciji će nešto kasnije biti govora. Međutim, značajno je napomenuti da Montrealska konvencija nije u potpunosti zamijenila Varšavsku, iako postoje informacije koje to navode. Ona proširuje katalog prava putnika i olakšava ostvarivanje prava na teritorijama drugih država. Dakle, one se međusobno ne isključuju, nego nadopunjuju. Takođe, postoje države koje nisu pristupile Montrealskoj te

isključivo primjenjuju Varšavsku konvenciju (npr. Alžir, Sjeverna Koreja, Iran, Irak i druge). Stupanjem na snagu Varšavske konvencije ustanovljen je i tzv. varšavski sistem odgovornosti vozara za štetu prouzrokovanu putniku.

Jedan od osnovnih principa Varšavske konvencije jeste izjednačavanje pravnih propisa država članica koji se odnose na prevoz putnika i robe. U samoj Konvenciji pojedina pitanja koja se odnose na prevoz putnika nisu *explicite* regulisana, nego se rješenja izvode iz normi koje se odnose na prevoz robe (naročito pitanje odgovornosti). Značajan institut koji reguliše Varšavska konvencija jeste putna karta, koja je, nakon redakcije Haškim protokolom, izjednačena potpuno sa tovarnim listom, u pogledu njenog efekta i sadržaja.¹² Putniku se mora izdati putna (vozna) karta (član 3/1. Konvencije). Varšavska konvencija ne govori izričito ko je izdaje, ali logika stvari nam govori da to može biti isključivo vozar (npr. Ryanair ili Croatian Airlines). Izdavanje putne karte, što je, dakle, jedna od osnovnih obaveza vozara, nema samo praktičnu svrhu (npr. pruža mogućnost ukrcavanja na brod ili avion), nego i veliku dokaznu snagu, koja može biti od nemalog značaja u eventualnom kasnijem postupku zaštite prava. Prema Konvenciji, putna karta ima dokaznu snagu kao i tovarni list (član 3/2. Konvencije). Varšavska konvencija se posebno dotiče odgovornosti vozara za prouzrokovanu štetu putniku. Naime, on je odgovoran za štetu koja je proizašla u slučaju smrti, ranjavanja ili svake druge tjelesne povrede putnika kad se slučaj koji je prouzrokovao štetu desio u na avionu ili u toku svih operacija ukrcaja i iskrcaja (član 17. Konvencije). Iako je ova odredba Varšavske konvencije analogna odredbi koja se odnosi na prevoz robe, postoji određena razlika. Za razliku od robe, vozar ne odgovara prema Konvenciji dok se putnik nalazi na aerodromu. Za štetu koja se dogodi izvan granica istaknutih u članu 17. Konvencije, vozar odgovara prema propisima koji se u konkretnom slučaju primjenjuju (dakle, konsultujemo norme nacionalnog prava). Vozar odgovara od trenutka početka ukrcaja putnika, a ukrcaj počinje momentom kada putnik stupi nogom na stubište koje vodi do ulaza u avion (s druge strane, iskrcavanje završava trenutkom kada putnik stupi sa zadnje stepenice stubišta koje vodi iz aviona). Ako se eventualno dogodi da stubište za ukrcaj/iskrcaj ne pripada vozaru (nije u njegovom vlasništvu), to ga ne oslobađa odgovornosti prema Konvenciji.

Osnovno načelo vozareve odgovornosti sadržano je u članu 20. Varšavske konvencije. Prema odredbama člana 20. vozar nije odgovoran ukoliko dokaže da su on i lica kojima se služi preduzeli sve mjere da se šteta izbjegne, pod uslovom da je te mjere bilo moguće preduzeti. Ovo se načelo odnosi na sve potencijalne uzroke štete, kao što su stanje vazduhoplova, vanjski uticaji i prirodni događaji, te radnje trećih lica. Dakle, ovim tzv. varšavskim sistemom

¹² B. Jakaša, *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Informator, Zagreb 1969, 517.

odgovornosti prihvaćeno je da prevoznik odgovara na osnovu pretpostavke krivice (ova je pretpostavka, naravno, oboriva). Kako se može desiti da I sam putnik izvrši radnju koja može dovesti do nastanka štete, Varšavska konvencija predviđa da u slučaju kada vozač dokaže da je radnja oštećenog prouzrokovala štetu ili da je tome doprinijela, nadležni organ (po pravilu sud) će moći u skladu sa odredbama vlastitog prava (*lex fori*) otkloniti ili ublažiti odgovornost vozača (član 21. Konvencije). Za razliku od prevoza robe, kod prevoza putnika nije predviđen nikakav prekluzivni rok za dokazivanje štete, pa samim tim se ista može dokazivati i u zastarnom roku.¹³ U pogledu štete koja nastane zakašnjenjem vozač odgovara, međutim Konvencije ne navodi bilo kakve rokove u kojima ugovor o prevozu putnika mora biti ispunjen (član 19. Konvencije). Ovakvo stanovište Konvencije je bilo dosta sporno u pravnoj teoriji i dosta je kritikovano. Smatralo se da ne postoji pravno opravdanje za neodređenje rokova, ali se kasnijom poslovnom praksom utvrdilo da se vozač mora pridržavati utvrđenih rokova i satnica predviđenih putničkom kartom i da za svako neopravdano kašnjenje (koje nije nastalo djelovanjem *vis maior*, npr. snježna oluja ili uragan), a koje je dovelo do nastanka štete vozač odgovara.¹⁴ Ako bi, kojim slučajem, nastala vanugovorna odgovornost vozača za štetu, ako bi primjerice nasljednici putnika podnijeli zahtjev za naknadu štete, nadležni organ bi po tom zahtjevu trebalo da postupi u skladu sa Konvencijom. Naime, Varšavska konvencija ne reguliše pitanje koja lica imaju pravo da traže naknadu štete, pa je sasvim logično zaključiti da se odredbe Konvencije primjenjuju bez obzira koje lice postavi zahtjev.¹⁵

Naposlijetku, važno je napomenuti u tzv. varšavskom sistemu odgovornosti postavljen je sistem ograničenja u naknadi štete u prevozu putnika. Usvajanjem Varšavske konvencije taj je gornja granica odgovornosti je bila izražena u Poenkareovom franaku (franc. *Franc Poincaré*)¹⁶ i iznosila je 125.000 franaka (8.000 USD), da bi se Haškim protokolom ta granica udvostručila na 250.000 franaka (16.600 USD).¹⁷ Radi se o unaprijed utvrđenom iznosu odgovornosti vozača bez obzira na visinu stvarno pretrpljene štete. Samim tim se ovom

¹³ *Ibid.*, 519.

¹⁴ *Ibid.*, 290-292 i 519.

¹⁵ S. Janković, *op. cit.*, 245-246.

¹⁶ Poenkareov franak ili Franc Poincaré je obračunska jedinica koja se koristila u međunarodnoj regulativi odgovornosti. Definiše se kao 65,5 miligrama zlata finoće milezimala 0,900. Ranije je bio identičan francuskom franaku, iako to nije od 1920-ih. Potpuno je razumljivo je zašto je (Poenkareov) franak korišten kao valuta kojom se određivala visina štete. Kako je jezik diplomatije toga doba bio francuski jezik i sama Varšavska konvencije je u izvornom tekstu sastavljena na francuskom jeziku, pa je i logično da je i francuska valuta uzeta kao mjera za granicu odgovornosti.

¹⁷ S. Janković, *op. cit.*, 255.

rješenju Varšavske konvencije može ozbiljno prigovoriti jer može doći do očigledno nepravičnih rezultata.

Godine 1966. u Montrealu, u okviru IATA, dolazi do potpisivanja Prelaznog međuprevozilačkog sporazuma (u daljem tekstu: Montrealski sporazum) čime se vrši jedna od najvećih promjena u odgovornosti vozara za štetu učinjenu putniku. Ovaj Sporazum kao osnov za odgovornost vozara uspostavlja tzv. apsolutna uzročnost radnji vozara sa posljedicom putniku koja se ogleda u smrti ili teškoj tjelesnoj povredi. Pored toga, znatno je povećana gornja granica iznosa do kojeg se šteta može nadoknaditi, i to na 75.000 USD.¹⁸ Prema Montrealskom sporazumu vozar se ne može osloboditi obaveze da naknadi štetu putniku (ili njegovim pravnim sljednicima) u slučaju nastupanja smrti ili tjelesne povrede koja se dogodi u toku leta, odnosno ukrcaja ili iskrcaja iz vazduhoplova. Ovo predstavlja izvjesno odstupanje od vladajućeg shvatanje tzv. relativne uzročnosti koja tangira klasičnu objektivnu odgovornost. To dalje znači da bi se vozar mogao osloboditi obaveze na naknadu štete ukoliko dokaže da njegove radnje nisu dovele do nastanka iste (npr. dokaže da se radilo o višoj sili). Time je u vazduhoplovno pravo uvedena apsolutna odgovornost. Naravno, zarad izbjegavanja potencijalnih nepravičnih slučajeva, postoji jedna mogućnost koja može osloboditi vozara obaveze, a to je da dokaže da je putnik isključivo kriv za štetu koju je pretrpio. Moramo još napomenuti da ovim Sporazumom tzv. varšavski sistem, odnosno sistem odgovornosti koji je uvela Varšavska konvencija nije derogiran. Prevozioci, kao privatnopravna lica (time članice sporazuma nisu države nego aviokompanije), su se samo sporazumijeli da će tzv. varšavski sistem primjenjivati na nešto drugačiji način (primarno u pogledu već pomenute apsolutne uzročnosti i uvećanja iznosa naknade štete).¹⁹ Montrealski sporazum predstavlja reakciju na ultimatum Sjedinjenih Američkih Država da će se povući iz Varšavske konvencije ako ne dođe do povećanja ili ukidanja granice vozareve odgovornosti za smrt ili tjelesnu povredu putnika. Ovaj se sporazum do 1999. godine primjenivao isključivo za međunarodne letove čiji je početak, završetak ili usputno sletište bilo na teritoriji SAD.²⁰

Kako je tzv. varšavski sistem imao određene nedostatke, iste je bilo nužno

¹⁸ M. Trajković, *op. cit.*, 410.

¹⁹ D. H. Kim, „The Dramatic Reform in the Warsaw System and IATA Inter-carrier Agreement“, *Bulletin of the International Studies of the Philippines*, 14(1-2)/1998, 57-61.

²⁰ B. Cheng, „The Changing Dimension of the International Law of Carriage by Air“, *Studies in International Law: Selected Works of Bih Chang* (ed. Chia-jui Cheng), Brill Nijhoff, Leiden 2018, 993. Vid. šire A. Vuković/D. Bodul, „Doprinos Sjedinjenih Američkih Država unifikaciji međunarodnog transportnog prava“, *Pomorstvo, Scientific Journal of Maritime Research*, 27(1)/2013, 3-20.

nadomjestiti.²¹ To je učinjeno u Montrealu 1999. godine kada je potpisana Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom vazдушnom saobraćaju (u daljem tekstu: Montrealska konvencija), međudržavni sporazum. Konvencija je stupila na snagu 2003. godine, a do sada joj je pristupilo 136 država, kao i Evropska unija (kao 137 članica). Sistem koji je uspostavila Varšavska konvencija bio je prihvaćen u gotovo cijelom svijetu 72 godine i, smatraju pojedini autori, nije uspio da ispuni svoju zadaću (međunarodne) unifikacije vazduhoplovnog transportnog prava.²² Iako ne postoji ujednačeno shvatanje da li je to postignuto Montrealskom konvencijom, možemo reći da ona predstavlja najsveobuhvatniji važeći međunarodni izvor prava koji je u najvećem mogućem postotku ujednačio pravna pravila u pogledu odgovornosti vozara (dakle, zauzimamo određeno centrističko shvatanje).²³ Za razliku od rješenja iz Varšavske konvencije, gdje vozar odgovara subjektivno, po osnovu pretpostavljene krivice, Montrealska konvencija uvodi objektivnu odgovornost.²⁴ Preciznije, Konvencijom iz 1999. godine uvodi se dvostepeni sistem odgovornosti vozara prema kome do konvencijski određenog iznosa vozar odgovara objektivno, odnosno apsolutno, dok preko tog iznosa odgovara subjektivno, na osnovu pretpostavljene krivice. Drugog stepena odgovornosti vozar se može osloboditi ukoliko dokaže da je postupao sa potrebnom pažnjom, ali i da je šteta nastupila radnjom trećeg lica. Apsolutne odgovornosti vozar se može osloboditi usljed postojanja klasičnih oslobađajućih razloga (npr. viša sila, radnja oštećenog, radnje trećeg lica i slično). Drugim riječima, do konvencijski utvrđenog iznosa naknade štete vozar se može osloboditi jedino krivicom samog oštećenog, dok se u slučaju odgovornosti preko utvrđenog iznosa može osloboditi ako budu kumulativno ispunjena sljedeća dva uslova: (1) vozar

²¹ Kao razlozi za donošenje Montrealske konvencije navode se svote kojima se ograničava odgovornost prevoznika ko smrti ili tjelesne povrede putnika, zatim u pretpostavljenoj krivici prevozioca koja je dovodila do dugih i skupih sudskih postupaka i drugo.

²² V. Filipović, „Montrealska konvencija iz 1999. o međunarodnom zračnom prijevozu stupila na snagu“, 1.

²³ Neki autori ističu da postoje još neka neriješena pitanja koja su od velikog značaj, a koja prave ozbiljne probleme u praksi. U prvome redu misli se na sve veći broj zahtjeva za naknadu štete u slučajevima post-traumatskog stresnog poremećaja (engl. *post-traumatic stress disorder*, PTSD), u kojima putnik nije pretrpio bilo kakve vidljive fizičke povrede, ali je podvrgnut određeno psihičkom šoku zbog nekih vanjskih događaja kao što su, primjerice, vanjske turbulencije, kvar dijelova aviona, udari groma ili munje i drugo. Naravno, pitanje PTSD-a je dosta sporno ne samo u ovom slučaju, nego i u drugim slučajevima kod naknade štete, te ova tema zaslužuje samostalnu i opštiniju studiju. Zatim, tu je i tzv. sindrom ekonomske klase, gdje usljed skućenog prostora putnika koji putuju u ekonomskoj klasi i zbog dugog sjedenja stvaraju ugrušci u nogama koji mogu kasnije imati reperkusije po zdravlje čovjeka i drugi problemi. Vid. M. Clarke, „Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what the changes be?“, *Transportrecht*, 11-12/2003, 436-443.

²⁴ B. Cheng, *op. cit.*, 1021.

mora oboriti sopstvenu krivicu i (2) vozar mora dokazati da je prekograničnu štetu prouzrokovalo treće lice.²⁵ U slučaju apsolutne odgovornosti iznos naknade štete je u godini potpisivanja Konvencije iznosio 100.000 posebnih prava vučenja, a od posljednje revizije iznosi 128.821 PPV.²⁶ Iznos PPV-a se u skladu sa članom 24. Montrealske konvencije periodično revidira i najčešće prati inflatorna kretanja.

No, da bi putnik uopšte ostvario pravu na naknadu štete neophodno je da dokaže ne samo postojanje štete, nego i da je ta šteta nastala usljed nezgode (engl. *accident*) u toku leta ili tokom ukracaja ili iskrcaja (član 17. Konvencije). Dakle postojanje nezgode u toku leta ili prilikom ukrcaja ili iskrcaja predstavlja nužan preduslov za odgovornost vozara prema putniku. Međutim, mana Montrealske konvencije je u tome što nije definisala sam pojam nezgode. Samim tim je pravna teorija pokušala dati odgovor na ovo pitanje. Prema shvatanju koje preovladava u pravnoj teoriji, pod vazduhoplovnom nezgodom podrazumijevamo situaciju kada avion ili druga letjelica padne sa neba ili udari od drugi predmet dok je u vazduhu ili na zemlji. I ovo razmišljanje pravne nauke je poprilično neodređeno, jer šta će biti u situacijama ako usljed promjene pritiska u letjelici putnik izgubi sluh? Ili ako doživi srčani udar? Da li i to ulazi u sadržinu pojma vazduhoplovne nezgode? Ovi i mnogi drugi slučajevi u praksi su poprilično sporni. Njihov ishod zavisi od rezonovanja suda u svakom konkretnom slučaju i sužavanja ili širenja pojma vazduhoplovne nezgode u svakom pojedinačnom slučaju, što može dovesti i do ozbiljne pravne nesigurnosti.²⁷ Po ovome pitanju se očitovao i Vrhovni sud SAD kada je odlučivao u slučaju *Air France v. Saks*, 470 US 392 (1985). Naime, Vrhovni sud SAD je u pomenutom slučaju zauzeo stav da se po vazduhoplovnom nezgodom ima smatrati neočekivani i neuobičajeni događaj u toku leta koji je, pri tome, nezavisan i vanjski u odnosu na putnika koji je pretpio tjelesnu povredu ili smrt usljed toga.²⁸ Naravno, ovakvo šire shvatanje nije primjenjivo na druge države članice Konvencije, nego samo za teritoriju SAD. Ali, ukoliko konsultujemo jednu značajnu međunarodnu konvenciju iz 1944. godine (Čikaška konvencija), zapravo njen Dodatak 13 možemo uočiti jednu definiciju vazduhoplovne nezgode koja glasi: *vazduhoplovna nezgoda predstavlja pojavu koja se dogodi u toku leta vazduhoplova a koja smrtno ili značajno povrijedi putnika usljed neposrednog udara određenog*

²⁵ S. Janković, *op. cit.*, 249.

²⁶ Posebna prava vučenja (engl. *Special Drawing Rights*, SDR) predstavljaju standardizovanu međunarodnu obračunski jedinicu koju je ustanovio Međunarodni monetarni fond. Najčešća vrijednost jednog PPV-a iznosi oko 1.50,00 USD.

²⁷ S. Janković, *op. cit.*, 250.

²⁸ M. Polkowska, „Some Observation on Civil Air Carrier Liability in International Air Carriage – Accident, Damage and Jurisdiction“, *Uniform Law Review*, 15(1)/2010, 109-131.

dijela vazduhoplova (najčešće kabine) ili neposrednog izlaganja mlaznom (vazdušnom) udaru usljed promjene pritiska u kabini. Pri tome je od značaja da smrt ili tjelesna povreda nisu nastupili usljed samopovređivanja putnika ili djelovanja drugog putnika.²⁹ Drugim riječima rečeno, vazduhoplovna nezgoda postoji kada je došlo do nekog događaja tokom leta koji je opšteg karaktera, odnosno koji je pogodio sve putnike, a usljed kojeg je došlo do smrti ili tjelesne povrede putnika, a to nije imalo uzroka u ponašanju povrijeđenog ili nekog drugog putnika ili u putnikovu dotadašnjem zdravstvenom stanju, nego je uzrokovano nekim vanjskih događajem.³⁰ Kako je Čikaška konvencija međunarodni, međudržavni ugovor i jedan je od izvora međunarodnog javnog prava, logično je zaključiti da se države članice, odnosno organi tih država, kako te, tako i Montrealske konvencije trebaju pridržavati date definicije, pod uslovom da u svom nacionalnom pravu nisu predvidjele definiciju koja je povoljnija po oštećenog (to bi u pravilu bila svaka šira definicija).

Posebnu vrstu odgovornosti koju predviđa Montrealska konvencija odnosi se na odgovornost za štetu koja nastupi usljed zakašnjenja vozara u prevozu putnika. Kao i kod prethodnih instrumenata, osnov ove odgovornosti ostao je isti, odnosno temelji se na krivici vozara. Kako je osnovna *differentia specifica* vazdušnog transporta od drugih transportnih grana njegova brzina, opravdano je zaključiti da postoje određena očekivanja od strane korisnika prevoznčkih usluga u pogledu brzine prevoza. Tako ako je realno vrijeme leta od Banje Luke do Beograda oko 30 minuta, svako prekoračenje tog ograničenja bi se smatralo kašnjenjem, naravno pod uslovom da ne postoje opravdani razlozi koji mogu isključiti obavezu naknade eventualno nastale štete. Mnogi avioprevoznici svoje kašnjenje opravdavaju time da termini polaska i dolaska predstavljaju samo obavještavajući dio ugovora o vazdušnom transport i kao takav nije obavezujuć. Po nekima radi se samo o okvirnim terminima leta (eng. *flights timetable*). Vozari takav stav opravdavaju time da se vrijeme polaska i dolaska naznačeno u ugovoru ili voznoj karti ne garantuje apsolutno (npr. ne mora poletjeti u 15.00 časova, niti sletjeti u 15.30 časova), čak ni relativno (u slučaju tzv. hvatanja saobraćajne veze, odnosno u slučaju presjedanja u drugi avion). Putnici bi se time trebali ravnati samo kako bi planirali eventualno svoje vrijeme putovanja, ali ništa im ne garantuje da će u roku otpočeti svoje putovanje niti da će u roku doći do destinacije. Prema takvom stavu, vozar uopšte ne odgovara za kašnjenje.³¹ Takav stav prevoznika je apsolutno neopravdan jer

²⁹ D. Hodgkinson/R. Jonhston, *Internationa Air Carrier Liability – Safety and Security*, Routledge, London 2017, 8.

³⁰ S. Janković, „Odgovornost vazduhoplovnog prevoznika za štete koje putnik pretrpi usljed oštećenja zdravlja za vreme prevoza, a koje nije uzrokovano nezgodom na vazduhoplovu“, *Pravo i privreda*, 7-9/2013, 326.

³¹ T. Philipson *et al.*, *Carriage by Air*, Butterworths, Oxford 2001, 118-119.

njihovo kašnjenje može dovesti do ozbiljnih materijalnih i nematerijalnih šteta. Primjerice, putnik iz države A treba doći u državu B radi transplantacije srca i to mora stići u roku od osam sati. U slučaju kašnjenja prevozioca može doći do smrti tog lica. Ovim se primjerom vrlo jednostavno obesmišljava stav o neodgovornosti prevozioca u slučaju kašnjenja. Pored toga, vazdušni prevoz bira se iz razloga kratkog vremena putovanja, s jedne strane, dok je osjetljivost putnika na ekspeditivnost u bilo kojoj grani prevoza naročito visoka, s druge strane. Drugim rječima, u sistemu slobodne, tržišne privrede, svi učesnici tržišne utakmice teže osvojiti što veći dio potrošača i korisnika i time uvećati svoj profit. Relativna kratkoća putovanja je velika prednost vazdušnog saobraćaja i prevozioci (barem oni svjesni te činjenice) ne mogu sebi dopustiti da izgube niti jednog korisnika svojih usluga (naročito zbog velikog broja što javnih, što privatnih aviokompanija). Tako možemo zaključiti da i pored korporativne politike neodgovornosti, termin leta predstavlja bitan element ugovora o vazdušnom prevozu. Naravno, postoje i razlozi usljed kojih može doći do oslobođenja od obaveze naknade štete putniku u slučaju kašnjenja, a oni se najčešće povezuju s višom silom ili drugim vanjskim činiocima na koje vozar nije mogao uticati.

3.3. Nacionalni izvori

Najznačajniji nacionalni izvor koji na govori o naknadi štete učinjene drugom licu jeste Zakon o obligacionim odnosima, koji i dan danas predstavlja jedan od najsavršenijih zakona u našoj pravnoj tradiciji, što je jedan od razloga zbog kojeg su ga i bivše jugoslovenske republike preuzele u izvornom tekstu ili sa kozmetičkim izmjenama. Bez obzira što ZOO govori o naknadi učinjene štete, u skladu sa principom *lex specialis derogat legi generali*, treba primarno konsultovati Zakon o obligacionim i osnovnim materijalnopравnim odnosima u zračnoj plovidbi³² (u daljem tekstu: ZVP), s jedne, i Zakon o obligacionim odnosima u civilnom vazduhoplovstvu Bosne i Hercegovine³³ (u daljem tekstu: ZOVP), s druge strane. ZOO i ZVP su entitetski zakoni i primjenjuju se na teritoriji Republike Srpske, odnosno Federacije BiH (tekstom su manje više identični). ZVP (RS i FBiH) samo u odredbama jednog člana govori o naknadi o odgovornosti za štetu (član 140.), gdje predviđa primjenu prava države na čijoj je teritoriji šteta nanesena.³⁴ Dakle, ZVP sadrži samo jednu normu

³² Ovaj zakon preuzet je iz zakonodavstva SFRJ na osnovu Uredbe sa zakonskom snagom o preuzimanju i primjenjivanju saveznih zakona, „Službeni list Republike Bosne i Hercegovine“, br. 2/92.

³³ „Službeni glasnik Bosne i Hercegovine“, br. 51/15.

³⁴ V. Šaula, *Osnovi međunarodnog privatnog prava Republike Srpske*, Pravni fakultet Univerziteta u Banjoj Luci, Banja Luka 2019, 157.

upućujućeg karaktera. Ona nas upućuje na primjenu prava suvereniteta na čijoj je teritoriji šteta nastala. To će reći da, u skladu sa principom *lex banderae*, biti primjenjeno pravo države u kojoj je letjelica registrovana. Najveći broj država je pravila o odgovornosti vozara uskladio za međunarodnim instrumentima, pa možemo reći da se radi o oblasti sa visokim stepenom unifikacije. Pored ZVP, 2015. godine, u Bosni i Hercegovini (na državnom nivou) je usvojen i ZOVP koji se primjenjuje na cijeloj teritoriji države. ZOVP je zakonski akt koji je u velikoj mjeri usklađen sa Montrealskom konvencijom, uređuje u posebnoj dijelu odgovornost, kako zakon navodi, vazdušnog operatera (radi se o pružaocu usluge vazdušnog prevoza) i iznos kompenzovanja za štetu.

Vazdušni operater odgovara za štetu koju je korisnik usluge vazdušnog prevoza pretrpio (i njegovi nasljednici) u slučaju smrti i tjelesne povrede, a pod uslovom da je do štete došlo u avionu ili u toku bilo koje od operacija (ili faze) ukrcavanja ili iskrcavanja (član 20. stav 1. ZOVP). Po saznanju za identitet lica kojem je šteta nastala vazdušni operater je u obavezi u roku od 15 dana da isplati akontaciju srazmjernu teškoćama koje je to lice pretrpilo i koja mu omogućava da zadovolji materijalne potrebe (član 20. stav 2. ZOVP). Moramo priznati da ova, pomalo trapava, konstrukcija „zadovoljenja trenutnih materijalnih potreba“ iskače iz okvira zdravog razuma, jer ukoliko bi došlo do smrti nekog lica, kako zakonodavac očekuje da njegovi nasljednici „zadovolje“ svoje „trenutne materijalne potrebe“ isplatom određenog novčanog iznosa, a izgubili su trajno svoga bližnjega? Smatramo da bi bila ispravnija konstrukcija „isplata akontacije srazmjerne šteti koju je putnik/korisnik usluge pretrpio“ (neka se uzme kao *de lege ferenda* prijedlog). Akontacija, prema članu 20. stav 3. ZOVP ne može biti manja od 16.000 PPV-a i isplaćuje se u protivvrijednosti u konvertibilnim markama (1 PPV približno iznosi 2.91,00 KM). U slučaju da dođe do isplate akontacije, naš zakonodavac je odredio da se to ne može uzeti kao priznavanje odgovornosti za eventualno nastalu štetu (član 20. stav 4. ZOVP).

Već smo govorili da se šteta putniku može pojaviti u vidu imovinske (materijalne) i neimovinske (nematerijalne) štete. U putničkom avioprevozu, do imovinske štete dolazi najčešće usljed oštećenja ili gubitka prtljaga putnika. Vazdušni operater odgovara za svako oštećenje ili gubitak predatog prtljaga, ali samo u slučajevima kada je do oštećenja prtljaga došlo tokom leta ili u drugim slučajevima kada je predati prtljag bio u nadležnosti operatera. Međutim, operater ne može odgovarati za štetu koja je nastala na predatom prtljagu, a do koje je došlo usljed nedostataka ili mana samog prtljaga. Ako operater prizna gubitak predatog prtljaga ili ako predati prtljag nije stigao nakon isteka roka od 21 dan nakon dana kada je trebalo da stigne, putnik ima pravo na naknadu štete (član 21. ZOVP). Domaći zakonodavac je posebnim odredbama regulisao

odgovornost vozara, odnosno operatera u slučaju kašnjenja. Operater odgovara za svu štetu koja nastane usljed kašnjenja (i materijalnu i nematerijalnu), međutim, postoji i mogućnost da se on oslobodi te odgovornosti. Kako bi se oslobodio odgovornosti zaštetu koja je nastala kašnjenjem, operater mora dokazati da je on, njegovi službenici ili zastupnici preduzeli sve mjere koje su realno mogli preduzeti kako bi izbjegli štetu. Takođe, oslobodiće se odgovornosti ako dokaže da je bilo nemoguće preduzeti mjere koje su realno bile potrebne da bi se šteta izbjegla (član 23. ZOVP).³⁵ Članom 24. ZOVP predviđa se opšte pravilo oslobađanja odgovornosti operatera. Tako, operater će se osloboditi odgovornosti u svim slučajevima ukoliko dokaže da je nastala šteta rezultat radnji preduzetih od strane oštećenog, odnosno njegove namjere, nepažnje ili propusta, i to u mjeri u kojoj su namjera ili nepažnja ili propust uzrokovali štetu ili su doprinijeli njenom nastanku. Druga vrsta štete – nematerijalna šteta u avioprevozu nastaje gubitkom života putnika ili tjelesnim oštećenjem. Vazdušni operater odgovara za smrt ili tjelesnu povredu putnika apsolutno, što je usklađeno sa Montrealskom konvencijom, i to do iznosa od 113.100 PPV (oko 330.000,00 KM), što nije usklađeno sa Konvencijom (konvencijski iznos je uvećan na 128.821 PPV). U slučaju da nastala šteta prelazi pomenuti iznos, operater će odgovarati apsolutno ukoliko ne dokaže: (1) da šteta nije nastala usljed nepažnje ili greške ili propusta operatera ili njegovih zaposlenih ili predstavnika ili (2) je šteta nastala usljed nepažnje ili greške ili propusta trećeg lica (član 25. ZOVP). I ovdje vidimo razliku u odnosu na Montrealsku konvenciju koja uslove predviđa kumulativno, dok se naš zakonodavac odlučio da uslove postavi alternativno, što će reći da zakonska odredba ide *in favorem* vazdušnom operateru, a ne korisniku usluge, odnosno putniku.

ZOVP je u članu 26 predvidio posebna ograničenja u pogledu odgovornosti operatera za kašnjenje i oštećenje prtljaga. U slučaju da je do štete došlo usljed kašnjenja operatera, on svakom putniku štetu mora naknaditi ali najviše do 4.694 PPV (oko 13.668,00 KM). Operater je odgovoran za uništenje, gubitak, oštećenje ili zakašnjenje prtljaga do iznosa od 1.131 PPV (oko 3.360,00 KM) za svakog putnika, osim ako je putnik, u trenutku kada je prtljag predat operateru, dao specijalnu izjavu o većoj vrijednosti prtljaga i platio dodatnu nadoknadu.

Zakonodavac je ovim zakonom normirao i minimalna prava putnika u slučajevima kada mu je protiv njegove volje uskraćeno ukrcavanje, kada je došlo do otkazivanja leta i kada njegov let kasni. U prvom slučaju ukrcavanje može biti uskraćeno putniku protiv njegove volje ako, barem po našem tumačenju odredbe iz člana 2., nema dovoljno mjesta u vazduhoplovu, te mora zamoliti određeni broj putnika da dobrovoljno predaju svoje rezervacije (naravno sa pogodnostima koje će kasnije biti dogovorene između operatera i putnika).

³⁵ M. Bevanda/B. Konev, „Oslobođenje od odgovornosti zračno prijevoznika za štetu – izvanredne okolnosti“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 35(2)/2014, 485-512.

Ukoliko broj dobrovoljno predatih rezervacije ne bude zadovoljavajući, operater može određenom broju putnika uskratiti pravo na ukrcavanje protivno njihovoj volji. Ukoliko do toga dođe putnici uživaju zaštitu prema odredbama ZOVP-a, koja se odnosi na obavezu istovremenog kompenzovanja, odnosno povrata novca. U drugom slučaju, ako dođe do otkazivanja leta, operater je u obavezi putnicima pružiti pomoć i to u vidu: (1) obroka i osvježenja u razumnom odnosu prema vremenu čekanja, (2) hotelskog smještaja u slučajevima kada je nužno zadržati se tokom jedne ili više noći ili kad je nužno zadržati se više nego što je putnik to namjeravao i (3) prevoza na relaciji aerodrom – mjesto smještaja. Osim toga, operater mora omogućiti putniku dva besplatna telefonska poziva, besplatno korištenje telefaksa i elektronske pošte. Posebnu pažnju operater je dužan posvetiti osobama sa smanjenom pokretljivošću i licima koja su u njihovoj pratnji, kao i djeci bez pratnje (član 30. stav 1. tačka a-b i član 34. ZOVP). Pored toga, u slučaju otkazivanja leta putnici imaju pravo na nadoknadu i to od: (1) 250 eura za letove od 1.500 km i manje, (2) 400 eura za sve letove u ECAA području dužine od preko 1.500 km i sve druge letove između 1.500 km i 3.500 km i (3) 600 eura za sve letove koji ne potpadaju pod dvije prethodno navedene grupe. Putnik pravo na nadoknadu neće moći ostvariti ukoliko je o otkazivanju leta bio obavješten najmanje dvije sedmice prije leta, ako je obavješten namjane jednu sedmice prije leta, a ponuđeno mu je preusmjeravanje ili su o otkazivanju obaviješteni manje od sedam dana prije predviđenog vremena polijetanja a ponuđeno im je preusmjeravanje, čime bi im se omogućilo da polete najviše jedan sat prije predviđenog vremena polijetanja i da stignu do svog krajnjeg odredišta manje od dva sata nakon predviđenog vremena slijetanja. Isplata nadoknade, koja je u zakonu određena u evrima, vrši se u konvertibilnim markama. Pored ovih pravila postoji i izuzetak o oslobađanju od obaveze plaćanja nadoknade, a to je u slučaju kada operater dokaže da je otkazivanje uzrokovano vanrednim okolnostima koje nisu mogle biti izbjegnute čak i da su sve potrebne mjere bile preduzete (član 30 stav 1 tačka c i st. 2-3 i član 32 ZOVP). U trećem slučaju, kada operater opravdano očekuje da će kasniti u odnosu na predviđeno vrijeme polijetanja i to: (1) dva sata ili više u slučaju letova od 1500 kilometara ili manje, (2) tri sata ili više za letove unutar ECAA područja, dužine između 1500 i 3500 kilometara i (3) za četiri sata ili više u slučaju svih letova koji ne potpadaju pod prethodne dvije grupe, može putniku ponuditi opciju pružanja pomoći kao u slučaju otkazivanja leta ili povrat novca ili preusmjeravanje. Povrat novca se vrši u roku od sedam dana i to u punoj cijene karte, a ukoliko je došlo do realizacije jednog dijela puta, onda u visini dijela puta koji nije realizovan. Preusmjeravanje operater putniku može ponuditi samo pod istim uslovima prevoza do krajnjeg odredišta prvom prilikom ili mu ponuditi preusmjeravanje pod istim uslovima prevoza

nekog kasnijeg datuma po volji putnika (čl. 31 i 33 ZOVP).³⁶

Zakon izričito zabranjuje ugovaranje isključenja odgovornosti vozara, čime je autonomija volje strana prilikom zaključenja ugovora ograničena. Vozar prilikom zaključenja ugovora mora putnika uredno obavjestiti o njegovim pravima predviđenim ZOVP. Ukoliko dođe do povrede prava putnika zajamčenih ZOVP-om, organ nadležan za njihovu zaštitu je, u skladu sa članom 40, Direkcija za civilno vazduhoplovstvo Bosne i Hercegovine (u daljem tekstu: Direkcija). Svaki putnik koji doputuje na aerodrome u BiH ima pravo uputiti žalbu Direkciji ukoliko smatra da su njegova prava povrijeđena od strane vozara, odnosno vazdušnog operatera. Pored toga, lice kome su prava povrijeđena, odnosno kome je nastala šteta ima pravo svoj zahtjev uputiti bilo kojem nadležnom sudu u BiH (član 49. stav 1. ZOVP). U slučaju nastupanja nematerijalne štete, odnosno smrti ili tjelesne povrede putnika, oštećeni ili njegovi nasljednici mogu svoj zahtjev za naknadu štete uputiti nadležnom sudu u BiH ili sudu države u kojoj je oštećeni imao prebivalište u trenutku nezgode, a prema kojoj/od koje operater saobraća u prevozu putnika vazduhom svojim vlastitim avionom ili avionom drugog vazdušnog operatera na osnovu komercijalnog sporazuma, u kojoj taj operater obavlja prevoz putnika vazduhom, i u kojoj operater iznajmljuje ili posjeduje prostorije ili ih iznajmljuje ili posjeduje drugi operater s kojim je navedeni operater potpisao komercijalni sporazum (član 49. stav 2. ZOVP).

4. Kratki osvrt na pravo Evropske unije

Još početkom devedesetih godina 20. vijeka, tadašnja Evropska zajednica uvidjela je značaj vazdušnog saobraćaja i potrebu za njegovim regulisanjem. Veoma česta pojava tog vremena bila je situacija u kojoj avio – prevoznik, da bi zaštitio svoje, prije svega, ekonomske interese, proda veći broj karata od stvarnog broja mjesta u avionu. U tom slučaju sva lica koju su kupila kartu nisu mogla da pristupe letu, te je dolazilo do problema. Uvidjevši taj problem, Vijeće je donijelo Uredbu 295/91,³⁷ kojom su propisana prava putnika u slučaju odbijenog ukrcavanja.

Ova Uredba ostala je na snazi sve do 2004. godine. Naime, uvidjevši da su se vremena promijenila i da ova Uredba ne donosi najviši nivo zaštite putnicima, Evropski parlament i Vijeće su odlučili da je vrijeme za proširivanje spektra

³⁶ Za uporedno pravi vid. šire M. Petrović/A. Turkalj, „Prava putnika u zračnom prometu“, *Paragraf*, 1(1)/2017, Osijek, 2017, 139-158 i I. Božac, „Evropsko i hrvatsko uređenje prava putnika u zračnom prometu“, *Pravnik*, 40,1(82)/2016, Zagreb, 2016, 39-61.

³⁷ Council Regulation (EEC) No 295/91 of 4 February 1991 establishing common rules for a denied-boarding compensation system in scheduled air transport, „Official Journal L 036“, 08/02/1991.

prava koji uživaju putnici u avio – prevozu. Budući da je avio – prevoz idealan za punu realizaciju četiri osnovne slobode (sloboda kretanja lica, roba, usluga i kapitala), bilo je nužno unaprijediti prava putnika u ovom obliku prevoza. S tim ciljem, donesena je Uredba (EZ) br. 261/2004 Evropskog parlamenta i Vijeća od 11. februara 2004. o utvrđivanju opštih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju van snage Uredbe (EEZ) br. 295/91³⁸ (u daljem tekstu: Uredba 261/2004).

Prilikom kupovine avio - karte, putnik pristaje na opšte uslove putovanja prevoznika, sa kojima često nije upoznat i na čiju promjenu ne može da utiče. Položaj putnika dodatno je oslabljen obavezom da plati cijenu prilikom kupovine karte, prije realizacije leta.³⁹ U takvim situacijama, može doći do raznih situacija a na kraju i do otkazivanja samog leta. Uredba 261/2004 garantuje minimum prava putnicima kada: (a) im je uskraćen ukrcaj protiv njihove volje; (b) im je let otkazan; (c) njihov let kasni.⁴⁰

Ova se Uredba primjenjuje na: (a) putnike koji putuju iz vazdušne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje; (b) putnike koji putuju iz vazdušne luke smještene u trećoj zemlji u vazdušnu luku smještenu na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje, osim ako isti nisu dobili pogodnosti ili naknadu štete i nije im pružena pomoć u toj trećoj zemlji, ako je vazdušni prevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta prevoznik Zajednice.⁴¹ Ova Uredba dakle primjenjuje se na sve letove čija je početna destinacija smještena u zemljama EU, ali i čija je krajnja destinacija neka od vazdušnih luka unutar EU iako je početna destinacija vazdušna luka van EU. Ukoliko je mjesto ukrcaja luka van EU, putnik ima pravo da traži naknadu po propisima te zemlje, ali i pravo da traži naknadu i druga prava garantovana Uredbom 261/2004. Međutim, putnik nema pravo da traži zaštitu prava po oba osnova. Preduslov za korištenje prava garantovanih Uredbom 261/2004 jeste da prevoznik ima sjedište u jednoj od zemalja EU.

³⁸ Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91, “ Official Journal L 046“, 17/02/2004.

³⁹ D. Vujisić „Posebna prava putnika kao potrošača u vazdušnom saobraćaju”, *Pravo i privreda*, 4-6/2018, 614.

⁴⁰ Uredba, član 1.

⁴¹ Uredba, član 3.

4.1. Uskraćen ukrcaj

Kao jedan od osnova za naknadu štete i ostvarenje drugih prava propisanih Uredbom 261/2004 jeste i slučaj u kom je putniku uskraćen ukrcaj na let. Uredbom je uskraćen ukrcaj definisan kao uskraćivanje ukrcanja uprkos ispunjenju uslova predviđenih Uredbom.⁴²

Da bi putnici mogli da traže zaštitu svojih prava propisanih Uredbom, potrebno je da i sami ispune određene uslove: 1) da imaju potvrđenu rezervaciju za određeni let i da se, osim u slučaju otkazivanja leta, prijave za let kako je navedeno u putnoj karti od strane vazdušnog prevoznika, turopredstavnik ili ovlaštenog putnog agenta ili ne kasnije od 45 minuta od objavljivanja vremena polaska ili budu premješteni od strane prevoznika ili turopredstavnik s leta za koji su imali rezervacije na drugi let bez obzira na razlog.⁴³

U posljednjih nekoliko godina, primjera radi, došlo je do masovnog pribjegavanja rezervacijama koristeći i tradicionalne metode i nove tehnologije. Ove usluge rezervacije, bez stvarne kupovine karte, međutim, podrazumijevaju rizik za prevoznike, posebno tradicionalne, da ostanu s neprodanim sjedištima: ovo je slučaj putnika koji ne dolaze na ukrcaj. Kao što je poznato, avio - kompanije se štite od rizika praznih sjedišta koristeći ozloglašenu praksu prebukiranja. U suštini, neke avio - kompanije uzimaju u obzir činjenicu da postoji određeni broj putnika koji neće biti prisutni prilikom ukrcavanja i stoga prodaju više karata od efektivnog broja sjedišta u avionu.⁴⁴ Pored prebukiranosti, kao najčešćeg razloga uskraćivanja ukrcanja, postoje i drugi razlozi koji proizvode isto dejstvo. Tako Sud pravde EU u slučaju *Finnair*⁴⁵ presudio da se uskraćeni ukrcaj ne odnosi samo na slučajevne prebukiranosti, već i na druge osnove kao što su operativni razlozi.

Ako aviopredstavnik opravdano očekuje da će uskratiti ukrcavanje nekim putnicima, prvo mora pozvati dobrovoljce da predaju svoje rezervacije u zamjenu za pogodnosti o kojima će se putnici nagoditi s prevoznikom. Uredba utvrđuje opšte kriterijume za odabir putnika koji će biti preferencijalno ukrcani. To su: Premium i putnici po punoj cijeni, putnici sa presjedanjem, maloljetnici bez pratnje, putnici sa djecom ili sa invaliditetom.⁴⁶ U slučaju da broj dobrovoljaca nije dovoljan, prevoznik putnicima uskraćuje ukrcavanje protiv njihove volje i tada imaju pravo da biraju između kompenzacije u roku

⁴² Uredba, član 2.(j).

⁴³ Uredba, član 3. stav 2.

⁴⁴ F. Rossi Dal Pozzo, *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*, Springerb2015, 144-145.

⁴⁵ C-22/11, 4. Oktobar 2012, Sud pravde Evropske Unije.

⁴⁶ M. Colangelo/V. Zeno-Zencovich, *Introduction to European Union transport law, third edition*, Roma TrE-Press, Rome 2019, 159.

od sedam radnih dana ili alternativnog leta tj. preusmjeravanja.⁴⁷

Putnicima kojima je uskraćen ukrcaj prevoznik mora naknaditi štetu, u skladu sa Uredbom.⁴⁸ Članom 7. Uredbe 261/2004 propisane su novčane naknade u zavisnosti od udaljenosti. U određivanju udaljenosti, kao baza se uzima mjesto odredišta na koje će, zbog uskraćivanja ukrcaja ili otkazivanja leta, putnici stići s određenim vremenskim zakašnjenjem u odnosu na vrijeme dolaska predviđenim redom letenja. Tako je propisana novčana naknada u iznosu od 250 evra za putovanja u dužini od 1500km ili kraće, 400 evra za sve letove unutar Zajednice duže od 1 500 km (i za sve druge letove dužine između 1 500 km i 3 500 km) i 600 evra za letove koji ne spadaju u pomenute kategorije.⁴⁹ Osim navedenog, putnicima pripadaju i prava propisana članom 9. Uredbe.⁵⁰

4.2. Otkazivanje leta

Pored uskraćivanja ukrcavanja, veoma čest slučaj u vazдушnom saobraćaju jeste situacija u kojoj dolazi do otkazivanja leta. Otkazivanje leta avio – kompaniji donosi velike ekonomske gubitke, ali i putnike dovodi u nezgodan položaja.

Uredba 261/2004 definiše otkazivanje leta kao otkazivanje leta koji je prethodno bio zakazan i na kojem je najmanje jedno mjesto bilo rezervisano.⁵¹

Treba reći da je definicija „otkazivanje leta” trebalo da bude bolje određena od strane zakonodavca. Ovo je izazvalo brojne nejasnoće u pogledu tumačenja, koje su riješene tek nekoliko godina nakon stupanja na snagu Uredbe, dosljednim djelovanjem Suda pravde. Takođe, veoma poznat slučaj koji se odnosi na član 5. Uredbe jeste i slučaj *Sousa Rodriguez*⁵² u kom je Sud pravde odlučio da se let smatra otkazanim ne samo u slučaju da se ne desi polijetanje uopšte. Naime, Sud je u ovom predmetu donio odluku da se let smatra otkazanim iako se desilo polijetanje, ali je avion, iz bilo kog drugog razloga, bio primoran da se vrati na aerodrom polaska te su putnici sa tog leta premješteni na drugi let. Pored ovog slučaja, zanimljiv je i slučaj u kome je Sud razmatrao pitanje da li se let smatra otkazanim ukoliko se vrijeme odlaska pomjeri za sat vremena unaprijed. Sud je u ovom slučaju zaključio da se let smatra otkazanim i u toj situaciji te da

⁴⁷ F. Rossi Dal Pozzo, *op.cit.*, 160.

⁴⁸ Uredba, član 4. stav 3.

⁴⁹ Uredba, član 7.

⁵⁰ Članom 9. putnicima se daju i druge pogodnosti koje će im olakšati situaciju. To su: obroci i osvježavajući napici u razumnom odnosu na vrijeme čekanja, smještaj u hotelu kada je potrebno ostati jednu ili više noći ili putnik ostaje duže nego što je planirao te prevoz između vazdušne luke i smještaja.

⁵¹ Uredba, član 2.(l).

⁵² C-83/10 *Sousa Rodriguez*.

putnici imaju pravo na ostvarenje naknada propisanih Uredbom.⁵³ Pored ovih primjera u kojima je Sud pravde EU zaključio da postoji otkazivanje leta u skladu sa čl. 5. Uredbe, postoje i značajni slučajevi u kojima je Sud došao do drugačijeg zaključka. Tako, u slučaju *Sturgeon*⁵⁴ Sud je zaključio da: „Let koji kasni, bez obzira na trajanje kašnjenja, čak i ako je dug, ne može se smatrati kao otkazan ako postoji polazak u skladu sa prvobitnim planiranjem. U tim okolnostima u kojima se putnici prevoze na letu čije je vrijeme polaska kasnije od vremena polaska koje je prvobitno planirano, let se može smatrati otkazanim samo ako prevoznik organizuje prevoz putnika na drugom letu čije se prvobitno planiranje razlikuje od leta za koji je napravljena rezervacija“. Svojim presudama i tumačenjem Uredbe, Sud je doprinio otklanjanju pravnih praznina i unifikovanom tumačenju Uredbe. Iz ovih slučajeva možemo zaključiti da se pojam „otkazan let“ ne odnosi samo na slučaj kada avio – prevoznik nije uopšte poletio iz vazdušne luke, već i u drugim slučajevima u kojima je došlo do promjena koje odstupaju od prvobitnog plana, kao što je pomjeranje leta ranije nego je inače bilo planirano ili vraćanje u vazdušnu luku nakon što ju je vazduhoplov uspješno napustio. Isto tako, tumačenje ovog člana, kao i same Uredbe, može se vršiti isključivo s obzirom na konkretni slučaj, ali prilikom tumačenja treba uzeti u obzir odluke Suda u sličnim slučajevima.

Putnici ostvaruju ista prava u slučaju otkazanog leta kao i u slučaju uskraćenog ukrcavanja. Međutim, ukoliko avio – prevoznik izvrši svoje dužnosti propisane Uredbom, tada će biti oslobođen plaćanja naknade. Tako, avio – prevoznik neće biti dužan da nadoknadi štetu putnicima ukoliko: (a) su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dvije nedjelje prije vremena polaska predviđenog redom letenja, (b) su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dvije nedjelje do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja, i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućava da otputuju ne ranije od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu na mjesto odredišta unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska i (c) su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne ranije od sat vremena od predviđenog vremena polaska i da stignu na mjesto odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.⁵⁵ Pored ovog slučaja, prevoznik neće biti dužan da nadoknadi štetu putnicima ukoliko je do otkazivanja došlo usljed djelovanja vanrednih okolnosti, o čemu će biti više govora u nastavku.

⁵³ Joined Cases C146/20, C188/20, C196/20 and C270/20 *Azurair and Others*, Case C-263/20 *Airhelp* and Case C-395/20 *Corendon Airlines*.

⁵⁴ Joined Cases C-402/07 and C-432/07.

⁵⁵ Član 5. stav 1. tačka (c).

4.5. Kašnjenje leta

Kašnjenje leta predstavlja treću situaciju prilikom koje putnici imaju pravo na naknadu propisanu Uredbom 261/2004. Članom 6. Uredbe predviđena su dva alternativna prava putnicima: pravo na njegu ili pravo na vraćanje prevoznine. Za razliku od prethodna dva slučaja, odbijenog ukrcaja i otkazanog leta, u ovom slučaju nije predviđena naknada štete za putnike. Da bi putnici ostvarili svoje pravo, nije potrebno da se dokazuje da je nastala šteta, već putnici ostvaruju pravo na pomoć na osnovu same činjenice nastupanja kašnjenja.⁵⁶

Same odredbe izazvale su nekoliko početnih nedoumica. Konkretno, Uredba ne postavlja granicu prelaskom koje se smatra da ne postoji kašnjenje nego otkazivanje leta. Identifikacija jednog ili drugog slučaja je zaista bitna. Obeštećenje je predviđeno samo u posebnim okolnostima kada je let otkazan dok u slučaju kašnjenja Uredba predviđa samo njegu, povraćaj karata i preusmjeravanje.⁵⁷ Zbog različitih obaveza avio – prevoznika u slučaju da se jedna situacija podvede pod pojam kašnjenja leta ili pod pojam otkazanog leta, prevoznici su često pokušavali da te situacije okarakterišu samo kao kašnjenje leta. U ovom slučaju, posebno su značajne presude Suda pravde EU u već pomenutom slučaju *Sturgeon* I slučaju *Germanwings*⁵⁸. U slučaju *Sturgeon*, Sud je odlučio da su pravne posljedice kašnjenja od tri sata i više iste kao i posljedice otkazivanja leta tj. da putnici u tom slučaju imaju pravo na naknadu štete. Slučaj *Germanwings* značajan je zbog toga što je Sud u tom slučaju odlučivao o vremenu utvrđivanja slijetanja aviona, te je došao do zaključka da se smatra da je avion sletio kada su putnicima otvorena bar jedna vrata. Mišljenje autora jeste da je Sud u slučaju *Germanwings* donio dobru i pragmatičnu odluku zbog toga što putnici napuštaju avion tek kada je sigurno da neće doći do nekog nesretnog slučaja. Uzimajući u obzir navedeno, ovaj standard se treba uzeti kao odgovarajući.

5. Zaključak

Vazduhoplovno pravo, iako predstavlja relativno mladu pravnu granu, za svojih stotinjak godina postojanja doživjelo je temeljne promjene. Od samih početaka, kada nisu postojali gotovo nikakvi pravni propisi i kada je letenje bilo izuzetno rizična i skupa djelatnost, došli smo do toga da je letenje postalo najbezbedniji i relativno pristupačan oblik transporta. Zbog povećanog obima vazdušnog saobraćaja došlo je, naravno, i do potrebe njegovog detaljnijeg

⁵⁶ D. Đurđev „Ekskluzivnost Montrealske konvencije i komunitarno pravo”, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu*, 1/2015, 43.

⁵⁷ F. Rossi dal Pozzo, *op.cit.*, 164-165.

⁵⁸ Case C452/13.

pravnog regulisanja. Budući da vazdušni transport (vrlo često) sadrži element inostranosti jasno je da pitanje normiranja ove pravne grane nije bilo moguće ostaviti samo nacionalnim zakonodavstvima.

Zbog toga je relativno rano pristupljeno potpisivanju međunarodnih ugovora koji regulišu vazdušni saobraćaj, od kojih se naročito izdvaja Varšavska konvencija iz 1929. godine. Ovom konvencijom uspostavljen je tzv. Varšavski sistem koji je, uz određene izmjene, bio na snazi sve do 1999. godine. Značaj Varšavske konvencija ogleda se u tome što je uspostavila određena međunarodna pravila i standarde koji su omogućili unifikaciju međunarodnog vazduhoplovnog prava. Ipak, Varšavska konvencija svakako ima i svoje manjkavosti. Neke od njih su određivanje niskog novčanog iznosa za naknadu štete putnicima i nedefinisanje pojma vazduhoplovne nezgode.

Upravo zbog ovih nedostataka bilo je neophodno pristupiti redefinisaniu okvirnog međunarodnog dokumenta o civilnom vazduhoplovstvu. Zbog toga je 1999. u kanadskom gradu Montrealu potpisana Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom vazdušnom prevozu, poznata kao Montrealska konvencija. Ovom konvencijom otklonjeni su određeni nedostaci Varšavske konvencije, koji se prije svega odnose na povećanje novčane svote za naknadu štete putnicima kao i uvođenje principa objektivne odgovornosti vozara. Ovu konvenciju je dosad potpisalo 136 država i Evropska Unija.

U komunitarnom pravu Evropske Unije takođe se nalaze i propisi o vazdušnom saobraćaju. Trenutno važeća Uredba 261/2004 predstavlja primarni izvor vazduhoplovnog prava za države članice. Ovom uredbom Evropska Unija je, u odnosu na Montrealsku konvenciju, dodatno proširila obim prava koja uživaju putnici u EU. Zemlje bivše Jugoslavije, a među njima i Bosna i Hercegovina, prihatile su standarde vazduhoplovnog prava EU. To se odnosi i na Montrealsku konvenciju, koju je BiH ratifikovala 2007. godine i na Zakon o obligacionim odnosima u civilnom vazduhoplovstvu Bosne i Hercegovine, kojim je praktički recipirana Uredba 261/2004. Evropske Unije.

Montrealska konvencija je na snazi gotovo dvije decenije. Nesporno je da je trenutni sistem uveo značajna poboljšanja u zastarjela rješenja Varšavske konvencije. Ipak, za očekivati je da će i u budućnosti doći do značajnih promjena u svijetu vazduhoplovstva. Budući da tehnologija stalno napreduje, izvjesno je da budućnost donosi nove pojave i izazove u svijet vazduhoplovstva. Klimatske promjene će vjerovatno takođe postaviti izazove i za avijaciju. Ipak, ne možemo znati šta budućnost nosi. Pravo se neprestano prilagođava novim društvenim uslovima i sigurno je da će i u budućnosti nastaviti da prati tehnološki napredak vazduhoplovstva.

COMPENSATION FOR DAMAGES TO PASSENGER IN AIR TRANSPORT

Summary

In this paper authors explore the main principles and regulations of airline transportation. This matter is of great importance in contemporary age. In fact, the focus of authors' interest is the air passenger and his rights. Since air transport has developed excessively in the last century, it was necessary to establish a system of law in this branch. After introducing the reader in the matters of obligation law and torts, authors look upon matters of air transportation in general. This article particularly focuses on analysing rights of passengers according to Warsaw and Montreal conventions. Authors use historical – legal method regarding this questions. After taking note on historical development, authors analyse contemporary law. By using comparative legal method, authors primarily explore statutory regulations in Bosnia and Herzegovina and former Yugoslavia. Focal point of this enquiry is Bosnia and Herzegovina's Law on obligation relations in civil air transport. Hereafter, topic of this paper is also analysis of air passenger rights in airline legislation of European Union. Authors especially look into rights of passengers in case of being denied of boarding to plane, late flights and flight cancellation. In addition, everything is confirmed with relevant practice of *the European Court of Justice* .

Key words: aviation law, air operator, compensation of damages, air transport, Warsaw convention,, Montreal convention, denied boarding, late flight, accident, flight cancellation.