

Др Зоран Миладиновић,  
редовни професор

УДК: 347.8(497.11)(094.2)  
DOI: 10.46793/UPSSX.649M

**ПРАВА ПУТНИКА ИЗ УГОВОРА О ПРЕВОЗУ  
У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ПРЕМА ПРОПИСИМА  
ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ И ПРОПИСИМА СРБИЈЕ  
- Усклађеност прописа -\***

**Резиме**

У раду се разматра питање права путника у авио-превозу предвиђених прописима Европске уније (ЕУ) и усклађености прописа Републике Србије у овој области са прописима ЕУ. Аутор најпре констатује да је у последњих неколико година у оквиру ЕУ усвојено више прописа (уредби, директива, смерница) којима се уређују права путника у свим врстама превоза. У тим прописима посебна права предвиђена су за лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу као корисника услуга превоза. У циљу омогућавања овим лицима да користе услуге авио-превоза али и аеродромске услуге, прописима ЕУ, предвиђене су посебне обавезе за авио-превозника као пружаоца услуга превоза а посебне обавезе за субјекта који управља аеродромом.

Такође, ЕУ је посебним прописима предвидела читаву лепезу права путника, односно обавезе и одговорности авио-превозника у случају ускраћивања права на укрцавање на лет, кашњење са превозом (било да је у питању кашњење или отказивање лета или кашњење током трајања лета), као и права путника односно чланова њихових породица у случају смрти или телесне повреде путника.

У раду се истиче да је у усвојеним прописима ЕУ интегрисан највећи део решења из релевантних међународних конвенција, али се предвиђају и нова права која до сада нису постојала за путнике, нарочито не за лица са инвалидитетом и лица са отежаним кретањем.

Аутор закључује да су сва права путника у авио-превозу предвиђена прописима ЕУ интегрисана у релевантне прописе Републике Србије,

---

\* Рад је резултат истраживања на пројекту Правног факултета Универзитета у Крагујевцу: „Усклађивање правног система Србије са стандардима Европске уније”, који се финансира из средстава Факултета.

чиме су прописи Републике Србије у овој области у највећој мери усклађени са прописима ЕУ.

**Кључне речи:** авио-превоз, авио-превозник, путници, права путника, особе са инвалидитетом, прописи ЕУ, штета.

## 1. Увод

У последњих неколико година у оквиру Европске уније (даље ЕУ) донето је више прописа различитог карактера (Уредбе, Директиве, Смернице) који детаљно уређују права путника као корисника услуге превоза, односно обавезе превозника у свим врстама превоза (ваздушном, друмском, железничком, поморском и речном). Иако се у неким аспектима полази од права путника, односно обавеза и одговорности превозника у појединим врстама превоза регулисаних релевантним међународним и националним прописима, прописима ЕУ су поједина права путника у појединим врстама превоза и додатно појачана, односно толико прецизно уређена да се данас на нивоу ЕУ с правом говори о „путничком праву као посебној и специјализованој подврсти саобраћајног права, али и права заштите потрошача“.<sup>1</sup> Иако се ови прописи европског путничког права у неким аспектима ослањају на традиционалне и добро познате међународне прописе-конвенције и протоколе, они иду и корак даље јер установљују и она посебна права путника која до сада нису била предвиђена у релевантним међународним конвенцијама и националним прописима.<sup>2</sup> Овим прописима дефинисани су случајеви поремећаја у саобраћају и предвиђена права путника у појединим врстама превоза у таквим ситуацијама, док је државама чланицама остављена могућност да ову заштиту још појачају својим националним прописима, како у унутрашњем превозу тако и на територији целе ЕУ. Такође, овим прописима ЕУ предвиђена је могућност изузимања појачане заштите путника када су у питању неке врсте превоза, и то само у домаћем саобраћају (нпр. градски и приградски превоз, превоз малим бродовима и сл.). У суштини овим прописима ЕУ уводи се појачана заштита путника као једне посебне категорије потрошача, односно корисника услуга, која је у овом случају у слабијој преговарачкој позицији у односу на превознике и то како приликом закључивања уговора о превозу тако и током извршења уговора, односно извршења превоза.<sup>3</sup> Са аспекта превоза путника и њиховог

---

<sup>1</sup> Марин, Ј., *Осигурање у функцији заштите права путника и пословања путничких пријевозника*“, Зборник радова: Дани хрватског осигурања, 2014, стр. 43.

<sup>2</sup> Вујисић, Д., *Посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају*, Право и привреда, бр. 4-6/2018, стр. 613-614.

<sup>3</sup> О појачаној заштити путника у појединим врстама превоза веома исцрпно видети код: Јовановић, Н., *Појачана заштита путника од поремећаја у превозу у праву ЕУ*, Зборник радова: Усклађеност пословног права Србије са правом ЕУ, Београд, 2017, стр. 272-311.

пртљага ваздушним превозним средством, посебан значај имају они прописи ЕУ који прописују посебне обавезе авио-превозника према путницима који имају статус особа са инвалидитетом и особа са отежаним кретањем. Такође, овим прописима веома исцрпно су уређена права путника, односно обавезе авио-превозника у случају када се превоз, односно лет, не обавља у складу са одредбама уговора, односно редом летења. У том случају путник има право на накнаду и помоћ у случају отказа лета или закашњења са полетањем, помоћ у случају ускрађивања укрцавања у ваздухоплов, помоћ и накнаду у случају прекид путовања или закашњења са превозом-приспећем у место опредељења. Тако је ЕУ за сада прва и једина регионална организација у свету која има свеобухватне прописе о правима путника у односу на све гране превоза: ваздушни, железнички, друмски, поморски превоз и превоз унутарњим пловним путевима. При томе је, у правно-техничком смислу, прихваћено тзв. унимодално начело, што значи да су предвиђена посебна правила за сваку врсту превоза. Имајући у виду битно различите економске, финансијске и пословне карактеристике сваке врсте превоза, права путника нису у потпуности једнака за све путнике у свим врстама превоза, али су она у највећем броју путања веома слична.<sup>4</sup>

Остваривање прокламованих права путника подразумева истовремено и прописивање повећаних обавеза превозника и других субјеката укључених у закључивање и извршење уговора о превозу путника (на пример, субјекти који управљају аеродромима, организатори путовања, субјекти који управљају железничком инфраструктуром и сл). Те обавезе се у значајном делу односе не само на техничка питања, већ и на повећане финансијске издатке. У томе смислу, посебан значај добија делатност осигурања, односно друштва која пружају услуге осигурања, нарочито обавезног осигурања. Ово због тога што се у усвојеним прописима као једна од обавеза превозника предвиђа обавезно осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја, односно

---

<sup>4</sup> Генерално посматрано прописима ЕУ, установљују се и штите десет основних права путника без обзира на то о којој врсти превоза се ради. Та права су: „1. Право на не дискриминацију у погледу приступа превозу; 2. Право на превоз особа с инвалидитетом и особа смањене покретљивости; 3. Право на информацију пре склапања уговора, као и током различитих етапа путовања, нарочито у погледу потешкоћа током путовања; 4. Право на одустајање од путовања, уз повраћај плаћеног износа цене превозне карте када путовање није извршено како је било уговором предвиђено; 5. Право на извршење обавеза из уговора о превозу у случају прекида путовања (превоз на неки други начин, превоз у другом најприкладнијем термину); 6. Право на помоћ у случају дужег кашњења на почетку путовања односно при чекању на „везану“ услугу превоза; 7. Право на накнаду штете у одређеним случајевима; 8. Право на утврђивање одговорности превозиоца према путницима и њиховом пртљагу; 9. Право на брз и правичан начин решавања путничких притужби; 10. Право на пуну примену релевантних извора права ЕУ“ Наведено према: Марин, Ј., *нав. чланак*, стр. 44.

што се као једно од прокламованих права путника предвиђа да буде осигуран од последица несрећног случаја у превозу.

У овом раду биће анализирана права путника, односно обавезе ваздушног превозника (авио-превозника) предвиђена прописима ЕУ и усклађености прописа Републике Србије са прописима ЕУ.<sup>5</sup> Међутим, не могу се занемарити ни релевантни међународни прописи који уређују материју превоза путника у ваздушном саобраћају. Због тога ће, бити неизбежно дотаћи се и одредаба неких релевантних међународних прописа-међународних конвенција, на првом месту Конвенције о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем, тзв. Монреалске конвенције<sup>6</sup> чије су одредбе постале саставни део права ЕУ<sup>7</sup>, односно прописа Републике Србије.

## 2. Извори права ЕУ о правима путника у авио-превозу

ЕУ, као регионална организација има врло интензивну и садржајну нормативну активност на разним пољима, па и на пољу саобраћајне делатности где права путника у појединим врстама превоза заузимају значајно место. С обзиром да државе чланице ЕУ конституишу наднационалну заједницу која има јединствено унутрашње тржиште, крајњи циљ и у овој области јесте да се потпуно елиминише принцип територијалности, тј. да се успостави такав наднационални систем заштите права путника, који неће представљати дискриминацију према путницима у зависности којој држави чланици припадају. Другим речима, циљ ЕУ је да се усвоје прописи којима би права путника у појединим врстама превоза била идентична на читавој територији ЕУ.

Значај прописа ЕУ уопште, па и прописа којима су уређена права путника у појединим врстама превоза, може се посматрати са два аспекта, односно у односу на две, па и три групе држава: Када су у питању државе чланице ЕУ, овим актима или је створено заједничко право ЕУ, тзв. комунитарно право<sup>8</sup> (у оним областима које су уређене Уредбама-Правилима) или су прописи држава

---

<sup>5</sup> *Напомена:* У складу са циљем пројекта (Усклађеност прописа Републике Србије са прописима ЕУ) у раду ће превасходно бити приказана решења из прописа ЕУ и прописа Републике Србије у овој области без дубљег анализирања оправданости појединих решења усвојених у важећим прописима.

<sup>6</sup> Филиповић, В., *Монреалска конвенција из 1999. о међународном зрачном пријевозу ступила на снагу*, Зборник Правног факултета у Загребу, бр. 1/2004.

<sup>7</sup> Монреалска конвенција је постала саставни део права Европске уније, јер је ЕУ као ентитет ратификовала Монреалску конвенцију документом, *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention) Official Journal L 194, 18/07/2001.*

<sup>8</sup> Изразом Комунитарно право је генерички појам који се користи за изразе: „Право Европских заједница“, „Право Европске уније“ (након доношења Споразума из Мастрихта) и „европско право“. Наведено према Вукадиновић, Р., *Право Европске уније, четврто измењено и допуњено издање*, Крагујевац, 2006, стр. 75.

чланица уједначени, односно хармонизовани (у оним областима које су уређене Директивама), тако да нема разлика између националних прописа којима су уређене поједине области права. Када су у питању државе које нису чланице ЕУ, али претендују да то постану (што је случај са Србијом), поред политичких, као један од основних услова за чланство у ЕУ, поставља се и усклађивање националних прописа, па и прописа из области читавог саобраћајног права са правом ЕУ. Када су у питању пак оне државе које немају намеру да постану чланице ЕУ, али претендује да обављају економске активности са државама чланицама ЕУ, оне без обавеза али из економских разлога усаглашавају своје прописе са прописима ЕУ.

Када се говори о авио-превозу уопште у оквиру ЕУ, основни документ представља Уредба ЕЗ/1008/2008 о заједничким правилима за обављање ваздушног превоза у Заједници<sup>9</sup>. Овај документ је део мера у циљу стварања јединственог ваздушног простора Заједнице, који је започет још 1999. године.<sup>10</sup> Међутим, у погледу права путника из уговора о превозу ваздухопловом, у оквиру ЕУ усвојено је више докумената који свеобухватно уређују ова питања. То су: Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1107/2006 од 5. јула. 2006. године о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу у авио-превозу (у даљем тексту Уредба ЕУ бр. 1107).<sup>11</sup> Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 261/2004 од 11.02. 2004. године, којом се утврђују заједничка правила у погледу накнаде штете и помоћи путницима у случају ускраћивања укрцавања или отказивања летова или великог кашњења летова и о укидању Уредбе ЕЗ бр. 295/91 (у даљем тексту Уредба бр. 261/2004).<sup>12</sup> Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 889/2002 од 13. 5. 2002. године о изменама Уредбе Савета 2027/97 о одговорности ваздушног превозника у случају незгода (у даљем тексту Уредба бр. 889/2002).<sup>13</sup> У циљу примене наведених уредби Европска комисија је 2016. године донела Упутство-Смернице за тумачење ових Уредби (у даљем тексту Смернице за тумачење Уредби бр. 261/2004 и 889/2002).<sup>14</sup> Такође, у време појаве вируса *COVID 19* почетком 2020. године, ЕУ је донела Упутство - Смернице за тумачење Уредби ЕУ бр. 261/2004 и 889/2002 о правима путника у контексту развоја ситуације с *Covid* ом 19 (у даљем тексту Смернице за тумачење Уредби

---

<sup>9</sup> Службени лист Европске уније, L293/93 од 24. 6. 2008.

<sup>10</sup> Трајковић, М., *Појам јединственог европског ваздушног простора (single European sky)*, Водич кроз право Европске уније (уредник Благоје С. Бабић), Београд, 2009, стр. 237.

<sup>11</sup> Службени лист Европске уније, L 204/1 од 5. 7. 2006.

<sup>12</sup> Службени лист Европске уније, L 46, од 17. 02. 2004.

<sup>13</sup> Службени лист Европске уније, L 140, од 30. 5. 2002.

<sup>14</sup> Смернице за тумачење Уредбе (ЕЗ) бр. 261/2004 Европског парламента и Већа о утврђивању општих правила одштете и помоћи путницима у случају ускраћеног укрцаја и отказивања или дужег кашњења лета и Уредбе Већа (ЕЗ) бр. 2027/97 о одговорности ваздушног превозника у случају несрећа којом је измењена Уредбом (ЕЗ) бр. 889/2002, Службени лист Европске уније, бр. L 214/04, од 15.06. 2016. године.

о путничким правима за време *Covid-a 19*)<sup>15</sup> и Препоруку (ЕУ) 2020/912 од 30. јула 2020. године, о привременом ограничењу необавезних путовања у ЕУ и могућем укидању таквог ограничења<sup>16</sup>. Суштина усвојених аката у ЕУ у време *COVID 19* имала је за циљ отклањање негативних последица на путнички саобраћај у свим врстама превоза, а нарочити ваздушном-путничком саобраћају имајући у виду његов претежно међународни карактер.<sup>17</sup>

Као што се из назива ових докумената види, сваки од њих уређује одређена уска питања која се тичу права путника, али и лица која још увек немају статус путника али имају намеру да тај статус стекну,<sup>18</sup> односно прописују обавезе и одговорност авио-превозника према лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу, према путницима у случају кашњења са превозом, ускраћивања права на укрцавање на лет, одговорност за случај смрти или телесне повреде путника, губитак или оштећење путничког пртљага и др. Као што је напред већ истакнуто, у суштини ради се о прописима којима се обезбеђује појачана заштита путника у превозу<sup>19</sup> у односу на решења садржаних у Монреалској конвенцији.

### **2.1. Права лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу као путника у авио-превозу**

Увиђајући да лица са инвалидитетом наилазе на бројне проблеме и препреке Уједињене нације су на 61 заседању Генералне скупштине 2006. године, усвојиле Конвенцију о правима лица са инвалидитетом (даље: Конвенција УН о правима лица са инвалидитетом). Србија је ратификовала ову конвенцију Законом о потврђивању Конвенције уједињених нација о правима лица са инвалидитетом.<sup>20</sup> Европска унија као регионална организација је у складу са чл. 44, ст. 1 Конвенције УН о правима лица са инвалидитетом, својом Изјавом од 27.

---

<sup>15</sup> Службени лист Европске уније L 89/1, од 18. 03. 2021. У образложењу за доношење ових Смерница истиче се да „што се ваздушног превоза тиче показало се да се одредбе Уредбе тумаче на разне начине због „сивих зона“ и недостатака у важећем тексту, те да се спровођење у државама чланицама разликује. Осим тога, њоме се показало да путницима није једноставно позивати се на своја појединачна права“.

<sup>16</sup> Службени лист Европске уније L 208/1 од 01. 07. 2020.

<sup>17</sup> Јанковић, С., *Правне последице поремећаја у путничком авио- саобраћају насталих услед COVID-19*, Право и привреда, бр. 4/2021, стр. 524.

<sup>18</sup> То је јасно наглашено у чл. 1, ст. 2 Уредбе бр. 1107/2006 о правима лица са инвалидитетом и особа са смањеном покретљивошћу у авио превозу, у коме се каже: „Ова уредба примењују се на лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу која користе или намеравају да користе јавни путнички авио-превоз кад одлазе са аеродрома, кад су у транзиту или кад долазе на аеродром, ако се аеродром налази у држави чланица на коју се примењује Уговор“.

<sup>19</sup> Јовановић, Н., *нав. чланак*, стр. 275.

<sup>20</sup> Сл. гласник Републике Србије-Међународни уговори, бр. 42/2009.

10. 2010. године, приступила овој конвенцији.<sup>21</sup> Ставом 4 ове Изјаве предвиђено је да се с обзиром на надлежности Европске заједнице (ЕУ) Конвенција УН о правима лица са инвалидитетом примењују на државном подручју на којем се примењује Уговор о оснивању Европске заједнице, што значи на читавој територији држава чланица ЕУ.

У складу са одредбама Конвенције УН о правима лица са инвалидитетом ЕУ је усвојила Уредбу бр. 1107 којом су уређена права лица са инвалидитетом као путника у авио превозу. Уредба ЕУ бр. 1107 је веома значајан документ у погледу заштите лица са инвалидитетом у случају када иста намеравају да путују или су према правилима путовања већ стекла статус путника. Овом Уредбом успостављена су правила за заштиту и пружање помоћи лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу у авио-превозу, како би се она заштитила од дискриминације и гарантовало им се пружање помоћи. Посебан значај ове Уредбе је у томе што јасно дефинише која се лица сматрају лицима са инвалидитетом и са смањеном покретљивошћу,<sup>22</sup> прописује јасне обавезе не само авио-превозника према овим лицима већ и других субјеката који се на директан или индиректан начин јављају као пружаоци услуга лицима са инвалидитетом и са смањеном покретљивошћу (субјект који управља аеродромом, организатор путовања, субјект који управља паркингом на аеродрому, стварни авио-превозник и сл.).

Права лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу, односно обавезе авио-превозника и субјекта који управља аеродромом дефинисана су у Анексу I<sup>23</sup> и Анексу II<sup>24</sup> ове уредбе, али су поједине обавезе ових субјеката и посебно предвиђене и санкционисане одговарајућим одредбама Уредбе.

---

<sup>21</sup> Службени лист Европске уније, L 23/37 од 27.10. 2010.

<sup>22</sup> У чл. 2 ст. 6 Уредбе се каже: „лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу означава свако лице чија се покретљивост смањује у превозу, због било које физичке неспособности (чулне или локомоторне, сталне или привремене), менталне неспособности или оштећења или другог узрока неспособности, или старости, а чије стање налаже одговарајућу пажњу и прилагођавање услуга које се пружају свим путницима његовим посебним потребама.“ Дакле, у ову категорију лица спадају не само лица која имају одређене здравствене проблеме већ и стара лица која услед старости имају отежано кретање.

<sup>23</sup> Према Анексу I Уредбе за субјекта који управља аеродромом, предвиђено је предузимање следећих радњи: „обавештење о њиховом доласку на аеродром и да захтевају помоћ на означеним тачкама које се налазе унутар или изван зграда терминала; кретање од означене тачке до пулта за пријављивање за лет (шалтеру за чекирање, *check-in counter*); да се пријаве за лет и да пријаве свој пртљаг; да наставе кретање од пулта за пријављивање за лет до ваздухоплова и испуне поступке везане за излазак из државе, царину и прегледе обезбеђивања; да се укрцају на ваздухоплов коришћењем лифта, инвалидских колица или друге потребне помоћи, како је то примерено; да наставе кретање од врата ваздухоплова до својих седишта; да сместе пртљаг на за то одређено место у ваздухоплову и да га из њега преузму; да наставе кретање од својих седишта до врата ваздухоплова; да се искрцају из ваздухоплова коришћењем лифта, инвалидских

Тако према чл. 3 Уредбе, авио-превозник, његов заступник или организатор путовања не смеју, због инвалидитета или смањене покретљивости, одбити да: „а/ прихвате резервацију за лет ваздухопловом који одлази са аеродрома или који долази на аеродром на који се примењује ова уредба; б/укрцају лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу на овакав аеродром, под условом да оно има важећу путну карту и резервацију. Изузетно, авио-превозник, његов заступник или организатор путовања може, због инвалидитета или смањене покретљивости, одбити да прихвати резервацију од лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу или одбити њихово укрцавање:

а/ да би се испунили важећи безбедносни захтеви успостављени међународним правом, прописима Заједнице или националним правом или безбедносни захтеви које је успоставила ваздухопловна власт која је предметном авио-превознику издала потврду о оспособљености за обављање јавног авио-превоза;

---

колица или друге потребне помоћи, како је то примерено; да наставе кретање од ваздухоплова до простора за преузимање пртљага, да преузму пртљак и да испуне поступке везане за улазак у државу и царину; да наставе кретање од простора за преузимање пртљага до означене тачке; да стигну на повезане летове ако су у транзитну и приме помоћ у контролисаној зони аеродрома, јавној зони аеродрома, на терминалима и између њих, по потреби; да приступе тоалетном простору, по потреби. Кад лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу прати лице које му помаже, лицу у пратњи се, на захтев, омогућава потребна помоћ на аеродрому и при укрцавању и искрцавању. Земаљско опслуживање свом потребном опремом за кретање, укључујући електрична инвалидска колица, пре чему се захтева упозорење 48 сати унапред, поштовање просторних ограничења у ваздухоплову и поштовање одговарајућих прописа о опасним теретима. Привремена замена оштећене или изгубљене опреме за кретање, при чему није нужно да замена буде иста као она која је оштећена или изгубљена. Земаљско опслуживање сертификованим псима помоћницима, кад је то релевантно. Саопштавање података потребних за избор лета, у доступном облику“.

<sup>24</sup> Према Анексу II Уредбе особама са инвалидитетом и особама са смањеном покретљивошћу авио-превозник је дужан да обезбеди: „Превоз сертификованих паса помоћника у кабини зависно од националних прописа. Поред медицинске опреме, превоз највише два комада опреме за кретање по лицу са инвалидитетом или лицу са смањеном покретљивошћу, укључујући електрична инвалидска колица (при чему се захтева упозорење 48 сати унапред и поштовање просторних ограничења у ваздухоплову и поштовање одговарајућих прописа о опасним теретима). Саопштавање важних података у вези са летом у доступном облику. Авио превозник је дужан да учини све разумне напоре да размештај седишта испуњава потребе појединих лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу, уз уважавање безбедносних захтева и расположивости. Помоћ при приступу тоалетном простору, по потреби. Кад лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу прати лице које му помаже, авио-превозилац чини све разумне напоре да му додели седиште поред лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу.“

б/ ако је величина ваздухоплова или његових врата таква да физички онемогућава укрцавање или превоз лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу“.

У случају одбијања прихватања резервације из напред наведених разлога, авио-превозник, његов заступник или организатор путовања дужни су да предузму све потребне мере да лицу предложи другу прихватљиву могућност путовања.

Лицу са инвалидитетом или лицу са смањеном покретљивошћу коме је ускраћено право на укрцавање због инвалидитета или смањене покретљивости и лицу које га прати, мора се понудити враћање трошкова или преусмеравања на други лет, у складу са правима путника предвиђених Уредбом (ЕЗ) бр. 261/2004. о правима и помоћи путницима у случају ускраћивања укрцавања и отказивања или дужег кашњења лета.<sup>25</sup>

Авио-превозник или његов заступник морају, на примерен начин и на истим језицима на којима су објављена обавештења доступна другим путницима, да учине видљивим правила која се примењују на превоз лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу, као и сва могућа ограничења у вези с њиховим превозом или опремом за кретање.

Субјект који управља аеродромом у сарадњи с корисницима аеродрома, Саветом корисника аеродрома (*Airport Users Committee*),<sup>26</sup> где он постоји, и одговарајућим организацијама које заступају права лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу, дужни су да одреде тачке за долазак и одлазак или тачку која је унутар или изван зграда терминала, на којима ова лица могу са лакоћом да најаве свој долазак на аеродром и захтевају помоћ (чл. 5 Уредбе ЕУ бр. 1107).

Субјект који управља аеродромом дужан је, да кад лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу стигне на аеродром ради авио-превоза, предузме све мере да ово лице може да се укрца на лет за који има резервацију, под условом да је предметни авио-превозник или његов заступник или организатор путовања обавештен о посебним потребама лица за овом врстом помоћи најмање 48 сати пре објављеног времена одласка. Ово обавештење важи и за повратни лет, ако су одлазни и повратни лет уговорени са истим авио-превозником.

Уколико је потребна пратња сертификованог пса водича, она се омогућава под условом да је захтев саопштен авио-превознику, његовом заступнику или организатору путовања у складу са националним прописима који уређују превоз

---

<sup>25</sup> Права путника предвиђена овом Уредбом приказана су у поднаслову 2.2. овог рада.

<sup>26</sup> Савет корисника аеродрома означава савет представника корисника аеродрома или организација које њих представљају (чл. 2, ст. 12 Уредбе бр. 1107/2002; Савет је Савет авио превозилаца који користе аеродромске услуге и сачињавају га представници корисника аеродрома или организације које их представљају, чл. 3, ст. 1 тач. 31, Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају).

паса водича у ваздухоплову, ако они постоје. Ако у том смислу није дато никакво обавештење субјект који управља аеродромом дужан је да предузме потребне мере да пружи сву помоћ тако да ово лице може да се укрца на лет за који има резервацију (чл. 7, ст. 2 Уредбе ЕУ бр. 1107). Ако је лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу у транзиту преко аеродрома на који се примењује Уредба о правима особа са инвалидитетом и са смањеном покретљивошћу,<sup>27</sup> или ако га авио-превозник или организатор путовања премести с лета за који има резервацију на други лет, субјект који управља аеродромом обавезан је да обезбеди пружање помоћи предвиђене у Анексу I Уредбе, на такав начин да ово лице може да се укрца на лет за који има резервацију.

Од момента када лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу стигне авио-превозом на аеродром одређења, субјект који управља аеродромом одговоран је за пружање помоћи описане у Анексу I Уредбе на такав начин да ово лице може да стигне до тачке за одлазак са аеродрома (чл. 7, ст. 5 и 6 Уредбе).<sup>28</sup>

Субјект који управља аеродромом обавезан је, па и одговоран за пружање помоћи лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу. Он може ову помоћ да пружа сам, али може да закључи уговор с једним или више лица за пружање потребне помоћи која спада у његову обавезу, задржавајући у том случају своју одговорност и поштујући испуњавање стандарда квалитета предвиђених Уредбом.

Авио-превозник и субјект који управља аеродромом могу да се договоре да субјект који управља аеродромом обезбеди путницима које авио-превозник превози до аеродрома и са њега, помоћ вишег стандарда од оних предвиђених Уредбом или да им обезбеди додатне услуге поред оних предвиђених у Анексу I Уредбе. За додатне услуге изван оних предвиђених Анексом I, субјект који управља аеродромом има право на посебну накнаду, која мора да буде прегледна и сразмерна његовим трошковима пружања додатних услуга (чл. 9, ст. 5 Уредбе ЕУ бр. 1107).

Авио-превозник и субјект који управља аеродромом обезбеђују да њихово особље, укључујући и оно које је запослено код подуговарача, које непосредно пружа помоћ лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу, има одговарајуће знање о томе како да задовољи потребе лица са различитим врстама инвалидности или тешкоћама у кретању; обезбеђују да њихово особље

---

<sup>27</sup> Према чл. 2, ст. 1 Уредбе, Мултилатерални споразум на који се ова Уредба односи означава споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја.

<sup>28</sup> У питању су исте обавезе које су наведене у фусноти 10.

које ради на аеродрому непосредно са путницима прође обуку о равноправности лица са инвалидитетом и подизању свести о инвалидности; обезбеђују да после запошљавања сви ново запослени похађају обуку о инвалидности, а да остало особље, по потреби, похађа обуку и обнављања знања (чл. 11 Уредбе ЕУ бр. 1107).

У случају да се инвалидска колица, друга опрема за кретање или помагала изгубе или оштете током пружања услуга на аеродрому или током превоза у ваздухоплову, путнику коме припада опрема исплаћује се накнада штете према међународном праву, прописима Заједнице или националним прописима (чл. 12 Уредбе ЕУ бр. 1107).

Свака држава чланица дужна је да именује један орган или органе који су одговорни за извршење обавеза према лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу. Тај орган односно органи предузимају све потребне мере за поштовање права лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу (чл. 14 Уредбе ЕУ бр. 1107).<sup>29</sup>

Лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу које сматра да су његова права повређена може да поднесе захтев за решавање тог проблема органу или органима субјекту који управља аеродромом или авио-превознику, зависно од тога ко је одговоран за повреду његових права. Уколико лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу не буде задовољно добијеним одговором, има право жалбе органу или органима именованим према чл. 14. Уредбе или било ком другом надлежном органу који одреди држава чланица (чл. 15, ст. 2 Уредбе ЕУ бр. 1107). Државе чланице дужне су да предузму мере за обавештавање лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу о њиховим правима која су им призната Уредбом и о могућностима подношења жалбе за то именованом органу/органима (чл. 15, ст. 3 и 4 Уредбе ЕУ бр. 1107).

## ***2.2. Права путника у случају ускраћивања укрцавања, отказивања лета или дужег кашњења***

### ***2.2.1. Права путника у случају ускраћивања укрцавања на лет***

Ова права путника, односно обавезе авио-превозника уређена су Уредбом ЕУ бр. 261/2004). Примена ове уредбе појашњена је Упутством - Смерницама за тумачење Уредби бр. 261/2004 и 889/2002 и Смерницама за тумачење

---

<sup>29</sup> Србија је Законом о облигационим и основама својинско-правним односима у ваздушном саобраћају (чл. 173) предвидела да се о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу стара Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије. Заправо, ове послове обављају инспектори различитих специјалности запослени у Директорату цивилног ваздухопловства.

Уредби о путничким правима за време *Covid 19*. Уредбом бр. 261/2004. су предвиђена минимална права путника када им је ускраћено укрцавање на лет мимо њихове воље; када је лет отказан, односно укинут и када њихов лет касни. Такође о овим поремећајима у саобраћају путници требају бити благовремено обавештени, тако да и право путника на благовремено информисање спада у једно од посебних права путника у авио-превозу. У стручној литератури ова права се означавају као посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају.<sup>30</sup>

Под ускраћивањем укрцавања подразумева се одбијање авио-превозника да се путник укрца на авион упркос томе што се он прописно пријавио за лет са потврђеном резервацијом и у оквиру рока за чек-ин, осим ако укрцавање није дозвољено из оправданих разлога који се тичу здравља, безбедности, сигурности или чињенице да путник не поседује одговарајућу путну исправу. Када је пак путнику који је резервисао повратни лет, ускраћено укрцавање на лет назад, зато што није искористио први лет не сматра се да постоји ускраћивање укрцавања. Ако је пак путнику ускраћен лет повратним летом због чињенице да је стварни превозник отказао полазни лет и путника преусмерио на други лет, то се сматра ускраћивањем укрцаја и основ за додатну одштету од стварног авио превозника (тач. 3.1.1, ст. 3 Смерница). Ускраћивање укрцавања се догађа најчешће због тога што је авио-превозник продао више путних карата него што има места на конкретном лету. У том случају авио-превозник најприје мора потражити међу путницима „добровољце“<sup>31</sup> који би у замену за неки бенефит који авио-превозник понуди, укључујући и накнаду, препустили своја места на лету. Ако број „добровољаца“ није довољан да би се укрцавање могло довршити и лет отпочео, авио-превозник може путнику и без његове воље ускратити укрцавање. У таквом случају тај путник има одређена права која су јасно прописана одредбама чл. 7, 8 и 9 Уредбе ЕУ бр. 261, односно авио-превозник је дужан да путнику због тога накнади штету, изврши повраћај превознине као и да му обезбеди одређене погодности у виду бесплатних obroка, смештаја и сл.

Уколико се путнику ускрати укрцавање на лет мимо његове воље, авио-превозник је дужан да му исплати накнаду на следећи начин: 250 евра за летове до 1.500 км, 400 евра за летове од 1.500 до 3.500 км, 600 евра за летове преко 3.500 км. Авио превозник може понудити преусмеравање путовања до коначне дестинације путем алтернативног лета, у ком случају се напред наведена надокнада може смањити за 50% уколико време доласка алтернативног лета не

---

<sup>30</sup> Вујисић, Д., *нав. чланак*, стр. 626.

<sup>31</sup> У смислу ове Уредбе „добровољац“ је лице које се пријавило за укрцај али које прихвати понуду ваздушног превозника упућену свим путницима да одустану од њихове резервације у замену за неку договорену погодност“ (чл. 2, тач. к Уредбе бр. 261/2004). Исту дефиницију садржи наш Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају (чл. 3, ст. 1 тач. 5).

прелази планирано време доласка првобитно резервисаног лета: за два сата за летове до 1.500 км, за три сата за летове између 1.500 км и 3.500 км, за четири сата за летове преко 3.500 км. Растојање се утврђује на основу коначне дестинације на коју ће путник, услед ускраћеног укрцавања, стићи после првобитно планираног времена лета. Накнада штете се по избору путника исплаћује путем електронског банковног трансфера, уплатом на картицу (текући рачун) путника директно, у кешу или путем електронског документа (ЕМД-а) или уз писмену сагласност путника, у путничким ваучерима<sup>32</sup> или другим услугама (чл. 7 Уредбе ЕУ бр. 261/2004). Такође, у случају ускраћивања укрцавања на лет авио-превозник може понудити путнику избор између: а/ надокнаде у року од седам дана, пуне цене карте по цени по којој је карта купљена, за део или делове путовања који нису реализовани, и за део или делове који су већ реализовани уколико лет више не служи сврси у погледу путничког првобитног плана путовања, заједно са, кад је то релевантно, повратним летом до прве тачке поласка, у најкраћем могућем року; б/ преусмеравање под сличним условима превоза, до путникове коначне дестинације у што краћем року; или преусмеравање, под упоредивим условима превоза, до путникове коначне дестинације каснијег датума кад путнику то одговара, у зависности од доступности места.

У случајевима кад место, град или регион има више од једног аеродрома а авио -превозник понуди лет до различитог аеродрома у односу на онај из путникове резервације, авио-превозник је дужан да покрије трошкове путничког превоза (трансфера) од тог другог аеродрома или до оног који је наведен у путничкој карти-резервацији, или до друге дестинације у близини, по договору са путником (чл. 8, ст. 3 Уредбе бр. 261/2004).

Независно од напред наведених права, путници имају право на бесплатне оброке и освежења у складу са временом чекања, два бесплатна телефонска позива, или поруке путем факса или мејла; бесплатан хотелски смештај у случајевима кад је неопходан боравак током једне или више ноћи или кад је потребан додатан боравак у односу на намеравани, бесплатан превоз од или до аеродрома до или од места смештаја-хотела или неког другог места смештаја (чл. 9 ст. 2 Уредбе бр. 261/2004). У овом случају, стварни авио-превозник посебно води рачуна о потребама лица са инвалидитетом и са смањеном покретљивошћу и свим лицима које прате ова лица, као и о потребама деце без пратње (чл. 9, ст. 3 Уредбе. 261/2004).

---

<sup>32</sup> „Ваучер представља могућност коју авио-превозилац пружа путнику отказаног лета да га у будућем периоду превезе на сличној (истој или дужој) релацији каква је била она код лета који је отказан. Ваучер, дакле, представља још једну могућност, а не нужност како би се путников положај због отказаног лета учинио бољим. Ваучер, дакле, није путникова обавеза, већ његово право ако га, као такво, одабере“. Цитирано према. Јанковић, С., *нав. чланак*, стр. 533.

### **2.2.2. Права путника у случају кашњења лета**

Права путника у случају када авио-превозник касни са летом-поласком, зависе од дужине кашњења и удаљености између места поласка и крајњег одредишта путника.<sup>33</sup> Према чл. 6 Уредбе ЕУ бр. 261/2004 сматра се да је дошло до кашњења лета ако је ваздухоплов којим је био планирано путовање полетео:

- а/ два сата касније од предвиђеног, у погледу лета од 1500 км или мање;
- б/ три сата касније од предвиђеног, у погледу свих летова унутар ЕУ дужих од 1500 км, као и у погледу свих других летова између 1500 и 3500 км;
- в/ четири сата касније од предвиђеног у погледу свих осталих летова на које се односи Уредба ЕУ бр. 261/2004.

У наведеним случајевима путник има право на: а/ бесплатне оброке и освежења у складу са временом чекања; б/ два бесплатна телефонска позива или поруке путем факса или мејла.

Међутим, кад је разумно очекивано време поласка најмање дан након времена поласка које је претходно најављено, путник има право на:

а/ бесплатан хотелски смештај у случајевима кад је неопходан боравак током једне или више ноћи или кад је потребан додатан боравак у односу на намеравани;

б/ бесплатан превоз од или до аеродрома до или од места смештаја-хотела или другог места смештаја (чл. 6 Уредбе ЕУ бр. 261/2004).

Уколико је лет одложен најмање пет сати након планираног времена, за све летове (до 1.500 км, између 1.500 км и 3.500 км, преко 3.500 км), путник има право на надокнаду у року од седам дана, пуне цене карте по цени по којој је купљена, за део или делове путовања који нису реализовани, и за део или делове који су већ реализовани уколико лет више не служи сврси у погледу путничког првобитног плана путовања, заједно са, кад је то релевантно, повратним летом до прве тачке поласка, у најкраћем могућем року (чл. 8, ст. 1 Уредбе ЕУ бр. 261/2004).

У вези са кашњењем лета у доласку, Суд правде је у једном случају заузео став да је кашњење у доласку од најмање три сата основ за иста права као и у случају отказивање лета.<sup>34</sup>

### **2.2.3. Права путника у случају отказивања-укидања лета**

Отказивањем лета сматра се отказивање лета који је претходно био заказан и на којем је најмање једно место било резервисано (тач. 3.2.1. Смернице за тумачење Уредбе ЕУ бр. 261/2004 и Уредбе ЕУ бр. 889/2002). Уколико је лет

---

<sup>33</sup> Вујисић, Д., *нав. чланак*, стр. 618.

<sup>34</sup> Спојени предмети C-402/07 и C-432/07, Sturgeon и др. ECLI:EU: C:2009:716 и спојени предмети C-581/10 и C-629/10, Nelson и др. ECLI:EU: C: 2012:657 те спојени предмети C-413/11, Germanwings, ECLI:EU:C: 2013:246. Преузето из Уредбе-Смернице за тумачење Уредбе 261/2004 и Уредбе 889/2002, стр. 6. (став 3.3.2.).

за који је путник обезбедио путну карту, односно потврдио резервацију укинут, путник има право на:

а/ надокнаду у року од седам дана, пуне цене карте по цени по којој је купљена, за део или делове путовања који нису реализовани, и за део или делове који су већ реализовани уколико лет више не служи сврси у погледу путничког првобитног плана путовања, заједно са, кад је то релевантно, повратним летом до прве тачке поласка, у најкраћем могућем року;

б/ преусмеравање под сличним условима превоза, до путничке коначне дестинације у што краћем року; или преусмеравање, под упоредивим условима превоза, до путничке коначне дестинације каснијег датума кад путнику то одговара, у зависности од доступности места. У случајевима кад место, град или регион има више од једног аеродрома а авио-превозник путнику понуди лет до различитог аеродрома у односу на онај из његове резервације, путник има право на покриће трошкова превоза до тог другог аеродрома или до оног који је наведен у карти-резервацији, или до друге дестинације у близини, по договору са путником (чл. 8 Уредбе ЕУ бр. 261/2004). Независно од напред наведеног, у случају отказивања лета, путник има право на бесплатне оброке и освежења у складу са временом чекања; два бесплатна телефонска позива или поруке путем факса или мејла; у случају преусмеравања, кад је разумно очекивано време поласка новог лета најмање дан након планираног поласка укинута лета, бесплатан хотелски смештај у случајевима кад је неопходан боравак током једне или више ноћи или кад је потребан додатан боравак у односу на намеравани; бесплатан превоз од или до аеродрома до или од места смештаја (чл. 9 Уредбе ЕУ бр. 261). Ова права путника означавају се и као „право на збрињавање“.<sup>35</sup>

Такође, у случају отказивања, односно укидања лета путник има право на накнаду на следећи начин: 250 евра за летове до 1.500 км, 400 евра за летове од 1.500 до 3.500 км, 600 евра за летове преко 3.500 км. Уколико се путнику понуди преусмеравање до коначне дестинације путем алтернативног лета, ова надокнада се може смањити за 50% уколико време доласка алтернативног лета не прелази планирано време доласка првобитно резервисаног лета; за два сата за летове до 1.500 км, за три сата за летове између 1.500 км и 3.500 км, за четири сата за летове преко 3.500 км. Растојање се утврђује на основу коначне дестинације на коју ће путник, услед укидања лета, стићи после планираног времена првобитно резервисаног лета. Надокнада се исплаћује путем ЕМД ваучера (електронског документа за разне сврхе) или путем електронског банковног трансфера, по избору путника (чл. 6 и 7 Уредбе ЕУ бр. 261). И кад је отказивање путовања оправдано због ванредних околности, у ваздушном саобраћају путници уживају појачану заштиту (нпр. збрињавање храном, па и смештајем, преусмеравањем на друге превозе), али немају право на накнаду штете од авио-превозника.

---

<sup>35</sup> Вујисић, Д., *нав. чланак*, стр. 621; Јанковић, С., *нав. чланак*, стр. 530.

Оцењујући карактер путничких права предвиђених Уредбом ЕУ бр. 261/2004 (отказивање лета, кашњење са летом-поласком, прекид путовања и сл) суд правде је заузео став да су захтеви за пружање одштете у свим наведеним случајевима спојиви са Монреалском конвенцијом. Суд је заузео став да је губитак времена као последица кашњења лета „неугодност“, а не „штета“ на коју се примењују одредбе Монреалске конвенције. Такво схватање суд је образложио чињеницом да ће „претерано кашњење прво довести до неугодности која је готово једнака за сваког путника и да се Уредбом предвиђа стандардна и хитна одштета, док се Монреалском конвенцијом предвиђа потребна оцена сваког појединог случаја у смислу обима проузроковане штете и који због тога може бити само предмет одштете која се касније признаје појединачно“.<sup>36</sup> Суд даље сматра да се одредбе Уредбе ЕУ бр. 261 примењују у ранијој фази, пре Монреалске конвенције и да накнада исплате по одредбама Уредбе ЕУ бр. 261 излази изван оквира Монреалске конвенције.

Очигледно је да се може закључити да је становиште Суда да се накнаде и помоћ због кашњења са превозом путника у авио-превозу, сматрају као нематеријална штета путника.

#### ***2.2.4. Права путника у случају премештаја у виши или нижи разред***

Премештање у виши или нижи разред постоји када се путнику обезбеђује превоз у разред различит у односу на онај за који је карта купљена. Уколико авио-превозник због попуњености места нижег разреда, премести путника у разред виши од онога за који је карта плаћена, не може захтевати никакву надокнаду разлике у цени, што је и разумљиво јер је премештај није настао на захтев путника већ из разлога који су на страни авио-превозника. Уколико пак авио-превозник услед попуњености места вишег разреда премести путника у разред нижи од онога за који је карта плаћена, дужан му је у року од 7 дана, надокнадити: а/30% цене карте за све летове од 1500 км и краће или б/50% цене карте за све летове унутар заједнице дуже од 1500 км, осим за летове између европског државног простора и француских прекоморских департмана, и за све остале летове између 1 500 и 3 500 км или в/75% цене карте за све летове који не спадају у горе наведене, укључујући и летове између европског државног простора и чланица француских прекоморских департмана (чл. 10, ст. 1 Уредбе ЕУ бр 261/2004).

Авио-превозник је обавезан да обезбеди приоритет у превозу лица са инвалидитетом и са смањеном покретљивошћу и свим лицима или сертификираним псима у њиховој пратњи, као и деци без пратње. У случају ускраћивања укрцавања, отказивања или кашњења лета било које дужине, лица

---

<sup>36</sup> Предмет С-344/04, IATA и ELFAA, ECLI:EU:C:2006:10, и спојени предмети С-402/07 и С-432/07, Sturgeon и др. ECLI:EU:C:2009:716. Преузето из Упутства - Смернице за примену Уредбе 261/2004 и Уредбе 889/2002, стр. 19 тач. 9, ст. 2.

са инвалидитетом, лица са смањеном покретљивошћу и сва лица у њиховој пратњи, као и деца без пратње, имају право на послугу храном и пићем у најкраћем могућем року (чл. 11 Уредбе ЕУ бр. 261/2004).

Права која су путницима призната Уредбом ЕУ бр. 261/2004 примјењује се независно од права путника на додатну одштету предвиђену Уредбом ЕУ бр. 889/2002.<sup>37</sup> Међутим, накнада исплаћена путнику по одредбама Уредбе ЕУ бр. 261/2004 може се одбити од износа такве накнаде. Права призната путницима Уредбом ЕУ бр. 261/2004 не примјењује се на путнике који су добровољно одустали од своје резервације (чл. 12 Уредбе ЕУ бр. 261/2004).

У случајевима када стварни авио-превозник плаћа одштету или извршава друге обавезе које произлазе из Уредбе, он има право регреса од било којег лица које је одговорно за насталу штету. Уредбом је посебно наглашено да се право стварног авио-превозника, ни на који начин, не ограничава да тражи надокнаду од тур-оператора или од другог лица с којим авио-превозник има уговор.

Стварни авио-превозник је обавезан да при пријављивању путника за лет, исте упозна са њиховим правима у случају ускраћивања права на укрцавање, отказивања лета или кашњења са летом. То је опште право путника као корисника услуге превоза, односно потрошача.<sup>38</sup> Сматра се да је авио-превозник испунио ову своју обавезу ако је јасно и читљиво истакао обавештење путницима следеће садржине: „Ако Вам је ускраћен укрцај или ако је Ваш лет отказан или касни најмање два сата, тражите на шалтеру за пријаву лета или на улазним вратима, писану изјаву о Вашим правима, посебно што се тиче права на одштету и помоћ“ (чл. 14, ст. 1 Уредбе ЕУ бр. 261/2004).<sup>39</sup> За слепе и слабовиде особе, мора се обезбедити адекватан начин обавештавања о напред наведеним правима (чл. 14 Уредбе ЕУ бр. 261/2004). Ово право путника означава се као право путника на информисање и оно подразумева обавезу авио-превозника да путнику као потрошачу пружи опште информације и посебне информације у случају настанка неке од ситуација које се догађају током извршења уговора о превозу<sup>40</sup> (кашњење поласка-лета, прекид путовања, отказивање лета и сл).

---

<sup>37</sup> Права путника предвиђена Уредбом 889/2002 обрађена су у поднаслову 2.2.5. овога рада.

<sup>38</sup> Вујисић, Д., *нав. чланак*, стр. 619.

<sup>39</sup> У циљу усклађивања прописа Републике Србије са прописима ЕУ, чл. 19, Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, прописано је да „Стварни авио-превозилац мора да обезбеди да се на пулту за пријављивање путника за лет истакне читко исписано и јасно видљиво обавештење за путнике у којем се наводи: „Ако вам је ускраћено укрцавање или је ваш лет отказан или касни најмање два часа, захтевајте на пулту за пријављивање путника за лет или на излазу за укрцавање писано обавештење о вашим правима, пре свега о праву на накнаду штете и помоћ“.

<sup>40</sup> Вујисић, Д., *нав. чланак*, стр. 619.

Обавезе према путницима предвиђене Уредбом ЕУ бр. 261/2004 не могу се ограничити или искључити, посебно не путем изузећа или рестриктивних одредби уговора о превозу. Правила о посебним правима путника су принудног карактера за авио-превознике, што значи да се не могу мењати у корист авио-превозника чак ни једностраном изјавом воље путника.<sup>41</sup> Уколико се, таква изузећа или рестриктивна одредба примени у погледу одређеног путника, или ако путник није исправно обавештен о својим правима, и због тога је прихватио накнаду која је нижа од оне предвиђене Уредбом, такав путник и даље има право покренути одговарајући поступак пред надлежним судовима или телима ради остварења додатне накнаде (чл. 15 Уредбе ЕУ бр. 261/2004).

### **2.2.5. Права у случају смрти или телесне повреде путника и у случају штете на пртљагу**

Основни пропис који уређује ово питање на међународном нивоу је Конвенција о уједначавању одређених правила за међународни ваздушни превоз из 1999. године (Монтреалска конвенција).<sup>42</sup> Монтреалска конвенција имплементирана је у право ЕУ, односно у Уредбу ЕУ бр. 889/2002. године, и то Одлуком Савета 2001/539/ЕЗ од 5. априла 2001. године, о имплементацији Монтреалске конвенције у правни систем ЕУ.<sup>43</sup> То значи да се у ЕУ, у погледу одговорности авио-превозника за смрт и телесну повреду путника као и у случају губитка или оштећења путничког пртљага примењују одредбе Монтреалске конвенције (тач. 5 Преамбуле и чл. 3 Уредбе ЕУ бр. 889/2002).

Према међународним и националним прописима, у авио-превозу постоје два правна режима одговорности авио-превозника. Један је класичан, односно општи режим који се односи на одговорност авио-превозника за телесне повреде или смрт путника насталих током превоза. Овај правни режим уређен је одредбама Монтреалске конвенције. Према Монтреалској конвенцији (чл 17, ст. 1) авио-превозник је одговоран за штету причињену у случају смрти или телесне повреде путника, под условом да је удес који је проузроковао смрт или телесну повреду (несрећни случај) наступио на ваздухоплову или за време укрцавања или искрцавања у ваздухоплов. У Монтреалској конвенцији није дата дефиниција појма несрећни случај што је изазвало проблеме у пракси.<sup>44</sup> Монтреалска конвенција усваја систем објективне и неограничене

---

<sup>41</sup> Јовановић, Н., *нав. чланак*, стр. 276.

<sup>42</sup> Конвенција је усвојена у Монтреалу 28 маја 1999. године. Србија је ратификовала ову конвенцију Законом о потврђивању конвенције о обједињавању извесних правила за међународни превоз у ваздушном саобраћају, Сл. гласник РС - Међународни уговори, бр. 38/2009.

<sup>43</sup> Службени лист Европске уније, L 194, од 18. 7. 2001.

<sup>44</sup> Ђурђев, Д., *Појам несрећног случаја и телесне повреде путника у ваздушном саобраћају*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2014, стр. 79.

одговорности авио-превозника.<sup>45</sup> То значи да не постоји ограничење у погледу одговорности авио-превозника за смрт или телесну повреду путника. У стручној литератури се напомиње да овај „класичан“ режим одговорности авио-превозника у суштини у себи садржи практично два степена (две границе) одговорности имајући у виду границе одговорности авио-превозника према путнику, односно члановима његове породице у случају смрти путника.<sup>46</sup> „Према првом степену, одговорност је близу апсолутне из разлога што превозилац одговара на основу саме чињенице да је путник претрпео штету у току лета који је „задесила“ незгода“. У овом случају авио-превозник се може ослободити само из разлога путникове непосредне кривице, али не и општег ослобађајућег разлога (више силе) који је присутан у концепту објективне одговорности као такве. Таква, скоро па апсолутна, превозникова одговорност постоји за штете до износа 100.000, односно 128 821 посебних –специјалних права вучења по путнику.<sup>47</sup> Други степен одговорности авио-превозника постоји када је у питању претпостављена кривица, односно претпостављена одговорност авио-превозника, када се он може ослободити не само доказом непостојања сопствене кривице, него и доказивањем да је путник претрпео телесну повреду или смрт услед радње трећег лица.<sup>48</sup>

Овде треба истаћи да се у стручној литератури веома аргументовано заузима став да је у случају одговорности авио-превозника за смрт или телесне повреде путника ради о уговорној одговорности авио-превозника за неуредно извршење уговором преузете обавезе да путнике превезе „здраве и читаве од места поласка до места доласка“.<sup>49</sup> Даље се истиче да одговорност авио-превозника за смет или телесну повреду путника не настаје оног тренутка када је путник погинуо или је претрпео телесну повреду, што би било правило према деликтној одговорности, већ се активира раније, уговором преузета обавеза да своју обавезу превоза изврши у складу са одредбама важећих прописа и уговора.<sup>50</sup>

Други, посебни режим одговорности авио-превозника према путнику се односи на ситуације поремећаја у ваздушном саобраћају, у којима је путник доживео одређене непријатности. За овај режим одговорности авио-превозника је карактеристично да је авио-превозник као пружалац услуга дужан да

---

<sup>45</sup> Ђурђевић, Д., *Правна природа одговорности превозиоца*, Зборник радова правног факултета у Новом Саду, бр. 1-2/3008, стр. 268.

<sup>46</sup> Јанковић, С., *нав. чланак*, стр. 525.

<sup>47</sup> Границе одговорности ваздушног превозиоца за смрт, телесну повреду као и за штету на пртљагу и због кашњења на 100.000 посебних права вучења прописана је одредбом чл. 17 Монреалске конвенције. Међутим, тај се износ, може редовно ревидирати и то сваких 5 година с обзиром на висину инфлације у том периоду. Из тих разлога је тај износ данас 128 821 посебних –специјалних права вучења по путнику.

<sup>48</sup> Марин, Ј., *нав. чланак*, стр. 46.

<sup>49</sup> Трајковић, М., *Међународно ваздухопловно право*, Београд 1999, стр. 134.

<sup>50</sup> *Исто*, стр. 134.

гарантује испуњење својих обавеза, односно да поштује одређена права путника, која су према квалитету врло блиска потрошачким, па и људским правима.<sup>51</sup> Овај режим одговорности авио-превозника ограничен је на ситуације поремећаја у саобраћају, као што су ускраћивање укрцаја путнику у ваздухоплов, значајније кашњење у полетању и отказивање лета. И код овог режима одговорности авио-превозника могу се уочити две групе права која авио-превозник мора да гарантује путнику па у случају неиспуњења својих обавеза да за њих и одговара. Прва су независна од превозникове кривице за конкретни поремећај, друга су зависна што значи да ако је до поремећаја дошло услед узрока који је независан од радњи превозника, онда их он неће дуговати.<sup>52</sup>

Авио-превозника одговара и за путников пртљаг. За штету причињену у случају уништења, губитка или оштећења регистрованог пртљага (пртљаг који је путник предао авио-превознику ради превоза и за који је добио одговарајућу превозну исправу-пртљажницу),<sup>53</sup> авио-превозник одговара под условом да је догађај који је проузроковао уништење, губитак или оштећење наступио на ваздухоплову или за време док је регистровани пртљаг био под његовим надзором. Ако је штета настала услед скривеног квара, квалитета или мане у пртљагу авио-превозник не одговара. Када се ради о ручном пртљагу (пртљаг који путник носи са собом у авиону), за који се не издаје посебна превозна исправа,<sup>54</sup> укључујући личне ствари, авио-превозник је одговоран само ако је штета настала његовом грешком или грешком његових запослених или агената.

Правило је да авио-превозник одговора за штету проузроковану кашњењем у превозу путника, пртљага или робе. Ипак, авио-превозник није одговоран за штету проузроковану кашњењем ако докаже да су он, његови запослени и агенти предузели све мере које могу оправдано да се захтевају за избегавање штете или да је њему или њима било немогуће да предузму те мере<sup>55</sup> (чл. 19 Монреалске конвенције).

Уколико авио-превозник докаже да је штету проузроковао или да је настанку штете допринео немар или неки други погрешан поступак или пропуст лица које тражи накнаду штете, или лица од кога он изводи своја права, авио-превозник се, у потпуности или делимично, ослобађа одговорности (чл. 20, ст. 1 Монреалске конвенције). Уколико због смрти или повреде путника накнаду штете захтева неко друго лице, а не путник (што ће најчешће бити случај када је путник погинуо), авио превозник се ослобађа одговорности,

---

<sup>51</sup> Јанковић, С., *нав. чланак*, стр. 526.

<sup>52</sup> *Исто*.

<sup>53</sup> Миладиновић, З., *Правна дејства превозних исправа у саобраћају*, докторска дисертација, Правни факултет Нови Сад, 1997, стр. 284.

<sup>54</sup> Ђурђевић, Д., *Превозне исправе*, Зборник радова правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2011, 53.

<sup>55</sup> Радовић, З., *Закон о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају*, Токови осигурања, бр 4/2012, стр. 52.

у потпуности или делимично, ако докаже да је штету проузроковао, или да је настанку штете допринео немар или неки други погрешан поступак или пропуст тог путника. (чл. 20, ст. 2 Монреалске конвенције).

У случају смрти или телесне повреде путника, авио-превозник је дужан да у року од 15 дана од дана идентификовања лица које има право на накнаду штете исплати предујам који је потребан за покривање неопходних трошкова. У случају смрти путника тај износ не сме бити нижи од 16.000 специјалних права вучења (чл. 16 Уредбе). Предујам не представља признање одговорности авио-превозника и може се компензовати (одузети) од каснијег износа који путнику припада по основу одговорности авио-превозника. У сваком случају ако се касније докаже да није постојала одговорност авио-превозника или је предујам исплаћен лицу које на то није имало право, примљени предујам се враћа. Очигледно је да овај износ представља један вид „прве помоћи“ путнику, односно његовој породици кога задеси несрећни случај.<sup>56</sup>

Авио-превозник се може у потпуности или деломично ослободити обавезе на накнаду штете ако докаже да је до штете дошло кривицом путника.

За штету услед закашњења са превозом путника, одговорност авио-превозника ограничена је на 4.150 специјалних права вучења за сваког путника.

За штету насталу уништењем, губитком, оштећењем или кашњењем са превозом пртљага, одговорност авио-превозника ограничена је на 1.000 специјалних права вучења за сваког путника, осим ако је у време предаје регистрованог пртљага авио-превознику путник посебно одредио вредност пртљага. У том случају авио-превозник је дужан да плати суму која не прелази наведени износ (чл. 22, ст. 2 Монреалске конвенције).

Наведена ограничења се не примењују ако се докаже да је штета настала услед неког поступка или пропуста авио-превозника, његових запослених или агената, учињеног непажњом или у намери да се проузрокује штета и ако се докаже да је тај запослени или агент несавесно поступао у вршењу своје дужности.

Такође, напред наведена ограничења не спречавају суд да у складу са својим националним прописима донесе пресуду о накнади штете, као и целокупне или део судских трошкова и других трошкова парничења којима се изложио тужилац, укључујући и камату (чл. 22, ст. 6 Монреалске конвенције). Ово правило не примењује се ако износ у пресуди о накнади штете, укључујући судске и друге трошкове спора, не прелази суму коју је авио-превозник писмено понудио тужиоцу у року од шест месеци од дана када се десио догађај који је проузроковао штету или пре покретања судског поступка, ако је он покренут после поменутог рока.

---

<sup>56</sup> Ђурђевић, Д., *Ексклузивност Монреалске конвенције и комунитарно право*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1/2015.

### **3. Права путника у авио-превозу према прописима Републике Србије**

Превоз путника, пртљага и робе (ствари) авио-саобраћајем у Србији представља значајан вид превоза који је у сталном развоју због бројних предности у односу на друге врсте превоза. Имајући у виду да се овај вид превоза обавља како са земљама чланицама ЕУ тако и са земљама које нису чланице ЕУ, а у жељи, али и обавези да своје прописе о авио-превозу усагласи са међународним и стандардима ЕУ, у Србији је у последњих неколико година усвојено неколико прописа који ову област уређују у складу прописима ЕУ.

Полазна основа за правно регулисање превоза у ваздушном саобраћају јесте Закон о ваздушном саобраћају (даље: ЗОВС).<sup>57</sup> Овим законом прописано је да јавни авио-превоз може да обавља привредно друштво (авио-превозник) које има важећу оперативну дозволу. Такође, овај закон прописује услове за пружање услуга у ваздушној пловидби. Сертификат/оперативну дозволу издаје Директорат за ваздушни саобраћај, а потом врши и контролу испуњености прописаних услова за обављање авио-превоза. Овим се испуњава услов из законске дефиниције услуге од општег економског интереса којим је прописано да је то услуга чији квалитет и услове пружања уређује или контролише државни орган или други имаоци јавног овлашћења, а у циљу задовољења општег друштвеног интереса. Заузимање становишта да авио-превоз јесте услуга од општег економског интереса у смислу закона којим се уређује заштита потрошача, резултира тиме да авио-превозник има својство привредног субјекта који пружа услугу од општег економског интереса и са тим у вези дужан је да испуни све обавезе утврђене законом које се односе на формирање комисија за решавање рекламација и саветодавног тела, предуговорно информисање потрошача, вођење књиге рекламација, постојање бесплатних телефонских линија за питања, информације и рекламације потрошача и сл.

Са аспекта облигационих односа (однос путник-авио превозник) од значаја је Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају (у даљем тексту: ЗОВАЗ).<sup>58</sup> Овим законом уређени су облигациони односи у ваздушном саобраћају који се односе на уговоре о превозу путника, пртљага и ствари; уговоре о обављању других комерцијалних делатности у ваздушном саобраћају; уговоре о закупу ваздухоплова; уговоре о осигурању у ваздушном саобраћају, као и на односе који настају у случају штете коју ваздухоплов у лету причини трећим лицима и стварима на земљи (чл. 1. ст. 1 ЗОВАЗ). Овим законом, односно његовим изменама из 2015, права путника у авио-превозу у Србији у потпуности су усклађена са решењима из Уредбе ЕУ бр. 261/2004 у погледу накнаде штете и помоћи путницима у случају

---

<sup>57</sup> Сл. гласник РС, бр. 73/2010, 57/2011, 93/2012, 45/2015, 66/2015, 83/2018 и 9/2020.

<sup>58</sup> Сл. гласник РС, бр. 87/2011 и 66/2015.

ускрађивања укрцавања или отказивања летова или великог кашњења летова. Такође изменама ЗОВАЗ из 2015. године, права лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу као путника у авио-превозу у Србији у потпуности су изједначена са правима ових лица у ЕУ предвиђених Уредбом ЕУ бр. 1107/2006 од 5. јула 2006. о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу, будући да је Србија најпре Правилником о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу у авио-превозу<sup>59</sup> у потпуности преузела Уредбу ЕУ бр. 1107/2006 од 5. јула 2006. о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу, а затим права ових лица интегрисала у ЗОВАЗ (чл. 37-51).

У погледу заштите права путника као корисника услуга авио-превоза значајне су и одредбе Закона о заштити потрошача (у даљем тексту: ЗОЗП).<sup>60</sup> У овом делу посебно је значајно усклађивање одредаба ЗОЗП Србије са прописима ЕУ у случају када потрошач (као путник) купи авионску карту преко интерната. У том случају он је закључио уговор на даљину. У праву ЕУ, уговори на даљину и права потрошача код он-лајн куповине регулисани су са више Директива ЕУ, које су имплементирани у актуелни ЗОЗП Србије.

Када је реч о заштити права лица са инвалидитетом као корисника услуга превоза у авио-превозу, веома је битно да је у Србији усвојен Закон о спречавању дискриминације особа са инвалидитетом.<sup>61</sup> Овим законом одредбом чл. 27, ст. 1 прописано је да је забрањено вршити дискриминацију због инвалидности у превозу у свим гранама саобраћаја. Ставом 2 истог члана прописано је да се дискриминацијом у превозу сматра: одбијање да се превезе путник са инвалидитетом; одбијање посаде превозног средства да пружи физичку помоћ путнику са инвалидитетом ако без такве помоћи путник са инвалидитетом не може да користи превозничку услугу и ако се пружањем помоћи не угрожава безбедност у саобраћају; утврђивање неповољнијих услова превоза за путнике са инвалидитетом, нарочито услова плаћања, осим у мери у којој су ти услови оправдани техничким захтевима или неопходним повећаним трошковима превоза путника са инвалидитетом. Чланом 29 Закона, предвиђено је да посебно тежак облик дискриминације због инвалидности представља узнемиравање, вређање и омаловажавање путника са инвалидитетом у току превоза од стране посаде превозног средства.

Доношењем Законом о обавезном осигурању у саобраћају (у даљем тексту ЗОООУС)<sup>62</sup> прописи Србије такође су усклађени са правом ЕУ, односно са оним одредбама регулативе ЕУ који предвиђају право путника да буду осигурани у јавном превозу од последица несрећног случаја. Овакав закључак

---

<sup>59</sup> Сл. гласник РС, бр. 2/2011.

<sup>60</sup> Сл. гласник РС, бр. 88/2021.

<sup>61</sup> Сл. гласник РС, бр. 32/2006 и 13/2016.

<sup>62</sup> Сл. гласник РС, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 73/2013 и одлука Уставног Суда.

произилази из чињенице да је чл. 14, ст. 1 ЗОООУС прописано: „Власници превозних средстава којима се обавља јавни превоз путника дужни су да закључе уговор о осигурању путника у јавном превозу од последица несрећног случаја“. Ова одредба и посебно је прецизирана тач. 9 истог члана према коме испуњењу ове обавезе подлежу и власници ваздухоплова чија је намена јавни авио превоз (редовни, чартер, авио такси).<sup>63</sup> То је у складу са обавезама о осигурању путника прописаних чл. 4. ст. 1, Уредбе Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1008/2008 од 24. септембра 2008. године о заједничким правилима за обављање ваздушног саобраћаја у Заједници.

Анализом напред наведених прописа закључује се да је Република Србија у погледу поштовања права путника у авио-превозу, у потпуности ускладила своје прописе са релевантним прописима ЕУ.

#### 4. Закључак

Генерално посматрано права путника, односно обавезе авио-превозника у оквиру ЕУ груписана су у три групе, па у складу с тим су тако и уређена.

Једна група питања односи се на права путника, али и потенцијалних путника који имају статус лица са инвалидитетом или са отежаним кретањем. Права ових лица, односно обавезе авио-превозника према овим лицима, али и других субјеката чије услуге користе ова лица (субјекти који управљају аеродромима и паркинзима на аеродрому) уређена су посебном Уредбом о правима лица са инвалидитетом и лица са отежаним кретањем. У питању су права путника, односно обавезе авио превозника која се први пут уређују на свеобухватан начин.

Друга група питања односи се на права путника, односно обавезе и одговорност авио-превозника у случају закашњења са превозом (било да је у питању кашњење са поласком, отказивање лета или кашњење током трајања лета). Ова питања, односно права путника нису предвиђена релевантним међународним конвенцијама, односно Монреалском конвенцијом, тако да су новина за путнике. Усвајањем уредбе ЕУ бр 261/2004. у ЕУ је извршена појачана заштита путника од поремећаја у превозу<sup>64</sup>, што је послужило као основ да се ова права путника уреде и у праву Србије.

Трећа група питања односи се на права путника, односно чланова његове породице у случају смрти путника, као и права путника, односно одговорности авио- превозника у случају телесне повреде путника, закашњење са превозом или губитка путничког пртљага. Ова питања у праву ЕУ (основ и границе

---

<sup>63</sup> Миладиновић, З., *Обавезно осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја*, Зборник радова: Садашњост и будућност Услужног права, Крагујевац, 2022. стр. 269-291.

<sup>64</sup> Јовановић Н., *нав. чланак*, стр. 273-311.

одговорности авио превозника) у суштини су преузета из Монреалске конвенције.

Квалитет усвојених решења је у томе што полазну основу за регулисање права путника, односно обавеза и одговорности авио-превозника представљају важећи међународни прописи, пре свега Монреалска конвенција, али и признавање нових права путника која нису предвиђена Монреалском конвенцијом. Поред тога правила ЕУ (па и у Србији) о појачаној заштити путника у авио-превозу су принудног карактера за авио-превознике, што значи да се уговором о превозу не могу мењати у корист авио-превозника, чак ни једностраном изјавом воље путника.

Сва права путника у авио-превозу предвиђена прописима ЕУ интегрисана су у релевантне прописе Републике Србије, чиме су прописи Републике Србије у овој области у највећој мери усклађени са прописима ЕУ. Остаје да се види да ли путници у Србији у пракси остварују ова призната им права.

*Zoran Miladinović, Ph.D.,  
Full-time Professor*

## **THE RIGHTS OF PASSENGERS FROM THE CONTRACT OF CARRIAGE BY AIR ACCORDING TO THE REGULATIONS OF THE EUROPEAN UNION AND THE REGULATIONS OF SERBIA - regulatory compliance -**

### ***Summary***

*The author discusses the issue of passenger rights in air transport provided by the regulations of the European Union (EU) and the harmonization of regulations of the Republic of Serbia in this area with EU regulations. These rights are so precisely regulated that today at the EU level we rightly speak of passenger law as a separate and specialized subtype of traffic law. In these regulations special rights are provided for persons with disabilities and persons with reduced mobility as users of air transport services. In order to enable these persons to use air transport services but also airport services EU regulations provide for special obligations for the entity that manages the airport.*

*Also, the EU has provided for a whole range of passenger rights, obligations and responsibilities of airlines in case of denial of the right to board the flight, delay in transport (whether it is a delay or cancellation of flight or delay during the flight),*

*as well as rights passengers or members of their families in the event of death or body injury of passengers.*

*The paper points out that the adopted EU regulations integrate most of the solutions from the relevant international conventions, but also envisage new rights that have not existed so far for passengers, especially not for people with disabilities and people with reduced mobility.*

*The author concludes that all the rights of passengers in air transport provided by the EU are integrated into the relevant regulations of the Republic of Serbia, which means that the regulations of the Republic Serbia in this area are largely in line with EU regulations.*

**Key words:** *air transport, airline, passengers, persons with disabilities, EU regulations, damage.*

## Литература

- Вукадиновић, Р., *Право Европске уније, четврто измењено и допуњено издање*, Крагујевац, 2006.
- Вуковић, А., *Обрачунске јединице у међународном и унутрашњем превозном праву (Units of Account in International and Domestic Transport Law)*, Наше море, бр. 1-2/2013.
- Вујисић, Д., *Посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају*, Право и привреда, бр. 4-6/2018.
- Ђурђевић, Д., *Ексклузивност Монреалске конвенције и комунитарно право*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 1/2015.
- Ђурђевић, Д., *Појам несрећног случаја и телесне повреде путника у ваздушном саобраћају*, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2014.
- Ђурђевић, Д., *Превозне исправе*, Зборник радова правног факултета у Новом Саду, бр. 2/2011.
- Ђурђевић, Д., *Правна природа одговорности превозиоца*, Зборник радова правног факултета у Новом Саду, бр. 1-2/3008.
- Јанковић, С., *Правне последице поремећаја у путничком авио-саобраћају насталих услед COVID 19*, Право и привреда, бр. 4/2021.
- Јовановић, Н., *Појачана заштита путника од поремећаја у превозу у праву ЕУ*, Зборник радова: Усклађеност пословног права Србије са правом ЕУ, (Београд, 2017).
- Марин, Ј., *Осигурање у функцији заштите права путника и пословања путничких пријевозника*, Зборник радова: Дани хрватског осигурања, 2014.
- Миладиновић, З., *Обавезно осигурање путника у јавном превозу од последица несрећног случаја*, Зборник радова: Садашњост и будућност Услужног права, Крагујевац, 2022.
- Миладиновић, З., *Правна дејства превозних исправа у саобраћају*, Докторска дисертација, Правни факултет Нови Сад, 1997.
- Радовић, З., *Закон о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају*, Токови осигурања, бр 4/2012.

Спасић, И., *Монтреалска конвенција-нова конвенција у међународном ваздухопловном праву*, Право –теорија и пракса, бр. 9/2001.

Трајковић, М., *Појам јединственог европског ваздушног простора (single European sky)*, Водич кроз право Европске уније, Београд, 2009.

Трајковић, М., *Међународно ваздухопловно право*, Београд 1999.

Филиповић, В., *Монтреалска конвенција из 1999. о међународном зрачном пријевозу* ступила на снагу, Зборник Правног факултета у Загребу, бр. 1/2004.

Закон о потврђивању конвенције о обједињавању извесних правила за међународни превоз у ваздушном саобраћају, Сл. гласник РС - Међународни уговори, бр. 38/2009.

Закон о ваздушном саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 73/2010, 57/2011, 93/2012, 45/2015, 66/2015, 83/2018 и 9/2020.

Закон о облигационим и основама својинско правних односа у ваздушном саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 87/2011 и 66/2015.

Закон о обавезном осигурању у саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 51/2009, 78/2011, 101/2011, 93/2012 и 73/2013 и одлука Уставног Суда.

Закон о заштити потрошача, Сл. гласник РС, бр. 88/2021.

Закон о спречавању дискриминације особа са инвалидитетом, Сл. гласник РС, бр. 32/2006 и 13/2016

Конвенција о уједначавању одређених правила за међународни ваздушни превоз из 1999. године (Монтреалска конвенција), Сл. гласник РС- Међународни уговори, бр. 38/2009.

Уредба ЕЗ/1008/2008 о заједничким правилима за обављање ваздушног превоза у Заједници, Службени лист Европске уније, L 293/93 од 24. 6. 2008.

Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1107/2006 од 5. јула. 2006. године о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу у авио превозу, Службени лист Европске уније, L 204/1 од 5. 7. 2006.

Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 261/2004 од 11.02. 2004. године, којом се утврђују заједничка правила у погледу накнаде штете и помоћи путницима у случају ускраћивања укрцавања или отказивања летова или великог кашњења летова и о укидању Уредбе ЕЗ бр. 295/91., Службени лист Европске уније, L 46, од 17. 02. 2004.

Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 889/2002 од 13. 5. 2002. године о изменама Уредбе Савета 2027/97 о одговорности ваздушног превозника у случају незгода, Службени лист Европске уније, L 140, од 30. 5. 2002.

Одлука Савета бр. 2001/539/ЕЗ од 5. Априла 2001. године, о имплементацији Монтреалске конвенције у правни систем ЕУ, Службени лист Европске уније L 194/38 од 18. 07. 2001.

Упутство-Смернице за тумачење Уредбе (ЕЗ) бр. 261/2004 и 889/2002) Европског парламента и Савета о утврђивању општих правила одштете и помоћи путницима у случају ускраћивања укрцаја и отказивања или дужег кашњења лета у поласку и Уредбе Савета (ЕЗ) бр. 889/2002 којом се мења Уредба (ЕЗ) бр. 2027/97 о одговорности авио превозника у случају незгода, Службени лист Европске уније, бр. L 214/04, од 15.06. 2016. године.

Зоран Миладиновић, Права путника из уговора о превозу у ваздушном  
саобраћају према прописима ЕУ и прописима Србије (стр. 649-676)

---

Упутство-Смернице за тумачење Уредби ЕУ о правима путника у контексту развоја ситуације с Covidом 19, Службени лист Европске уније L 89/1, од 18. 03. 2021.

Препорука Савета ЕУ бр. 2020/912 од 30.06.2020. О привременом ограничењу необавезних путовања у ЕУ и могућем укидању таквог ограничења, *Службени лист* Европске уније, бр. L 281/1 од 30. 06. 2020. године