

*Александра Секулић, сарадница у настави
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу*

*УДК: 656.7
DOI: 10.46793/XIXMajsko.103S*

УТИЦАЈ АКТУЕЛНИХ ПРИВРЕДНИХ И ДРУШТВЕНИХ КРЕТАЊА НА ЗАШТИТУ ПУТНИКА У АВИО-САОБРАЋАЈУ

Резиме

Систем заштите путника у авио-саобраћају подразумева скуп посебних права која се гарантују путницима. У тај скуп спадају посебна и појединачна права: право на информисање, право на збрињавање, право на враћање трошкова или на преусмерење пута, право на накнаду штете. На постојећи систем заштите утичу друштвена и привредна кретања. У тим кретањима огледају се савремене тенденције у авио-саобраћају и у систему заштите путника од којих су најзначајније: пандемија вируса ковид-19, глобално загревање и неликвидност авио-компанија. У овом раду представићемо савремене тенденције које утичу на авио-саобраћај и на систем заштите путника. Циљ овог рада биће анализа постојећег система заштите кроз појединачну анализу посебних права путника уз осврт на утицај савремених тенденција на остваривање посебних права.

***Кључне речи:** систем заштите путника, авио-саобраћај, посебна права, савремене тенденције.*

1. Увод

Систем заштите путника у ваздушном саобраћају начелно је усклађен са општим правилима заштите путника у другим гранама саобраћаја, уз постојање неколико особености које га чине другачијим у односу на друге гране саобраћаја.¹ Прва и најзначајнија особеност је та да је заштита путника у авио-саобраћају опсежнија, те да нека права које имају корисници услуга авио-саобраћаја немају путници у другим гранама саобраћаја.² Такође, у авио-саобраћају постоји појачана потреба за унификацијом правних правила, што је

¹ Вид. Јовановић, Н., *Саобраћајно право*, Београд, 2017, стр. 389 - 413.

² Вид. Јанковић, С., *Ваздухопловно право*, Београд, 2021, стр. 226 - 229.

последица присуства елемента иностраности који карактерише одвијање авио-саобраћаја.³

Када говоримо о систему заштите путника у авио-саобраћају, споменућемо неке од правних аката који су имали за циљ унификацију релевантних правних правила у овој области. Првобитно је била усвојена Варшавска конвенција⁴, да би касније била усвојена и данас важећа Монреалска конвенција.⁵ Циљ ових конвенција био је утврђивање општих правила о одговорности авио-превозиоца, која би се универзално примењивала, независно од земље узлетања и земље слетања. Тај циљ најпре је само делимично реализован Варшавском конвенцијом којом је уведен режим субјективне одговорности авио-превозиоца.⁶ Његова одговорност поопштена је Монреалском конвенцијом којом је предвиђен режим објективне одговорности авио-превозиоца до одређеног износа, док режим субјективне одговорности важи само за штете које прелазе тај утврђени износ.⁷ Поред међународних извора права, за предмет овог рада веома су значајна и посебна права путника успостављена Уредбом 261/04 о минималним правима путника о случају ускраћивања укрцаја, отказа или дужег кашњења лета (у даљем тексту: Уредба 261/04).⁸ Права која су прописана овом Уредбом јесу право на информисање, право на збрињавање, право на повраћај трошкова, право на пресумерење лета, као и право на накнаду штете. Основни циљ Уредбе 261/04 је унификација правних правила која се односе на заштиту путника у авио-саобраћају на нивоу држава чланица ЕУ, уз постојање одређеног ширег утицаја и на друге државе што је последица њене екстериторијалне примене. У наш правни систем Уредба је у целости имплементирана, те је правилима Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају⁹ (у даљем тексту: ЗОВАЗ) предвиђен скуп посебних права путника који је у потпуности усклађен са правилима Уредбе 261/04.

Овако успостављен систем заштите путника у авио-саобраћају резултат је низа друштвених и привредних кретања присутних у последњој деценији 20.

³ Исто, стр. 37.

⁴ Convention for the unification certain rules relating to international carriage by air, signed in Warsaw on 12 October 1929, (доступно на: <https://transportrecht.org/wp-content/uploads/warsaw1929-engl.pdf>, приступ: 19. 03.2023).

⁵ Закон о потврђивању конвенције о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем, Службени гласник – Међународни уговори, бр. 38/200.

⁶ Вид. Јанковић, С., *нав. дело*, стр. 59.

⁷ Исто, стр. 69.

⁸ Regulation (EC) of the European Parliament and the Council of 11 February 2004 (Regulation No 261/04) 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 of the European Union, No 261/2004

⁹ Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, Сл. гласник РС, (ЗОВАЗ), бр. 87/2011 и 66/2015.

века и првим годинама 21. века, а које су довеле до убрзаног развоја авио-саобраћаја и до појаве и остваривања све већег тржишног удела нискотарифних авио-превозника. Последица описаних кретања било је енормно повећање броја летова који се свакодневно реализују, као и доступност авио-саобраћаја све већем броју путника. Међутим, за разлику од времена у којем су усвајани најзначајнији међународни и европски извори права у анализираној области, у савременој привреди и друштву присутне су неке другачије тенденције које непосредно утичу на даљи развој авио-саобраћаја и систем заштите путника. Глобално загревање, избијање пандемије вируса ковид-19 и његове последице на привредни развој, неликвидност авио-компанија, најзначајније су тенденције које утичу на авио-саобраћај и на систем заштите путника.

У наставку рада најпре ћемо се осврнути на савремене тенденције које утичу на авио-саобраћај и на систем заштите путника. Након тога, бавићемо се посебним правима путника у постојећем систему заштите путника, а то су право на информисање, право на збрињавање, право на враћање трошкова и преусмерење пута, као и право на накнаду штете. Како су посебна права путника у авио-саобраћају већ била предмет анализе у домаћој и страниј правој литератури, основни предмет овог рада је утицај поменутих савремених тенденција у авио-саобраћају и у систему заштите путника на остваривање и постојање и евентуално сужавање или проширење тих права.

2. Савремене тенденције које утичу на авио-саобраћај и на ниво заштите путника

Прва тенденција која утиче на заштиту путника јесте глобално загревање које је последица климатских промена. Авио-саобраћај је значајан узрочник загађења ваздуха с обзиром на то да приликом рада ваздухоплови испуштају издувне гасове настале прерадом фосилних горива. О томе сведоче и подаци да 3,5 % глобалног загревања потиче од авио-саобраћаја, који на тај начин генерише 2,5 % угљен-диоксида.¹⁰ Из тог разлога постоје иницијативе да се коришћење авио-саобраћаја смањи с обзиром да је, према статистичким подацима, прескакање једног интерконтиненталног лета једнако некоришћењу аутомобила годину дана.¹¹ Није занемарљив и проблем буке који има значајан утицај на ментално и физичко здравље људи који живе у близини аеродрома.¹² Проналажење и коришћење „еколошки одрживог ваздухоплова“ (попут

¹⁰ Последње веико истраживање: Колико авио-саобраћај утиче на климатске промене (доступно на: <https://nationalgeographic.rs/zivotna-sredina/a27340/Koliko-avio-saobracaj-utice-na-klimatske-promene.html>, приступ: 20.03. 2023).

¹¹ Последње велико истраживање: Колико авио-саобраћај утиче на климатске промене...

¹² Авио-индустрија и еколошке процедуре, (доступно на: <https://balkanfun.travel/avio-avio-industrija-i-ekoloske-procedure>, приступ: 20.03. 2023).

електричних аутомобила) још увек је мало вероватно,¹³ иако постоје пројекти еколошких авиона који би производили мање буке и издувних гасова (на пример, НАСА је одобрила један такав пројекат).¹⁴ Такође, могућност коришћења нефосилних горива у авио-саобраћају још увек није реално оствариво. Према томе, у овом тренутку, као једино могуће решење еколошких проблема које изазива авио-саобраћај намеће се смањење броја летова, нарочито краћих летова који не подразумевају интерконтиненталност. Смањење броја летова неспорно би утицало на ликвидност авио-компанија, а вероватно посредно и на заштиту путника у авио-саобраћају. Посредан утицај анализираних тенденције на заштиту путника огледа се у чињеници да би они у случају коришћења неке друге врсте превоза уживали мања права у поређењу са правима која имају у авио-саобраћају.¹⁵ Коначно, вредно је поменути и то да елементарне непогоде, као последице глобалног загревања, такође могу изазвати дугорочне поремећаје у авио-саобраћају. Један од примера таквих непогода је експлозија вулкана Ејафјалајукула која је узроковала вишедневну блокаду авио-саобраћаја на територији Европе.¹⁶

Друга тенденција која утиче на развој авио-саобраћаја и на систем заштите путника повезана је са последицама глобалне пандемије вируса ковид-19. Ова тенденција је утицала и на настанак треће савремене тенденције која утиче на авио-саобраћај и на систем заштите путника – неликвидност авио-компанија. Уочавамо разлику у нивоу остварења путничких права на почетку пандемије и у каснијим фазама пандемије. На самом почетку пандемије, услед масовног отказивања летова, путницима су била угрожена права које они имају у случају отказа лета попут права на збрињавање, права на преусмерење пута и права на накнаду штете. Отуда је на самом почетку пандемије ниво заштите путника био на незавидном нивоу. У каснијим фазама пандемије заштита путника била је загарантована Смерницама за тумачење правила о путничким правима у ЕУ због ковид-19¹⁷ (у даљем тексту: Смернице за тумачење) које је усвојила Европска Комисија. Смернице за тумачење су имале за циљ да направе баланс између супростављених угрожених интереса авио-превозилаца и путника.

Трећа тенденција која утиче на авио-саобраћај и на систем заштите путника јесте неликвидност авио-компанија. Она се пре свега манифестује у паду акција авио-компанија, као и у постојању све већег броја авио-компанија

¹³ Последње велико истраживање: Колико авио-саобраћај утиче на климатске промене...

¹⁴ Авио-индустрија и еколошке процедуре...

¹⁵ Вид. Јовановић, Н., *нав. дело*, стр. 411-413.

¹⁶ Вид. European Courts of Auditors, *Air Passenger's Rights during the COVID – 19 pandemic*, Luxembourg, 2021; Облак пепела са Исланда и даље блокира авио-саобраћај, (доступно на: <https://www.slobodnaevropa.org/a/island-vulkan-avio-saobracaj/2015255.html>, приступ: 23.03. 2023).

¹⁷ Commission Notice Interpretative Guidelines on EU passenger rights regulations in the context of the developing situation with Covid-19, Office Journal of the European Union, No 2020/ C 89 I/01.

које су пале у стечај или су у ризику од стечаја. Иако је пандемија знатно погоршала економско-финансијско стање авио-компанија, проблеми у њиховој ликвидности постојали су и пре њеног почетка, односно у периоду од 2017. године.¹⁸ То је навело европске државе да успоставе гарантне фондове за случај банкротства авио-компанија.¹⁹ Основни проблем за многе авио-компаније у тренутку настанка пандемије вируса ковид-19 био је тај што су оне средства стечена продајом летова који касније нису могли бити реализовани због мера ограничења кретања већ уложиле у развој свог пословања. Такође, у првим месецима пандемије оне су биле готово у потпуности ускраћене за приходе од продаје летова. Све то оставило је дугорочне последице на ликвидност многих авио-компанија. Нема дилеме да ти проблеми утичу и на остваривање посебних права путника у авио-саобраћају, јер оно, по правилу, доводи до додатних трошкова у пословању авио-компанија.

У наставку рада бавићемо се посебним правима путника и постојећим нивоом заштите путника у авио-саобраћају уз анализу утицаја савремених тенденција у авио-саобраћају и у систему заштите путника на остваривање права путника у авио-саобраћају.

3. Посебно право путника на информисање

Право на информисање се сматра можда и најзначајнијим правом у систему заштите путника у авио-саобраћају. Његов значај произилази из превентивне природе коју ово право има, односно чињенице да адекватно и благовремено информисање путника може да спречи повреде неких других посебних права. Код права на информисање разликујемо право на опште информисање од права на посебно информисање.²⁰

Опште информисање односи се на обавештење путника пре лета о правима путника у случају угрожавања других посебних права услед поремећаја у ваздушном саобраћају. То обавештење обично проналазимо на шалтерима за пријављивање. Правило о општем информисању прописано је на идентичан начин Уредбом 261/04 и ЗОВАЗ-ом. Према ЗОВАЗ-у, то обавештење гласи: "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."²¹ За ово обавештење постоји обавеза да буде истакнуто на

¹⁸ BEUC, EU air passengers rights and enforcement – Real improvements are needed, Brussel, 2019, стр. 23.

¹⁹ Исто, стр. 24.

²⁰ Вујисић, Д., *Посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају*, Право и привреда, бр. 4-6/2018, стр. 619.

²¹ ЗОВАЗ, чл. 19.

одређеним местима на аеродрому, а обавеза истицања оваквог обавештења о правима путника постоји и у другим гранама саобраћаја.²²

Посебно обавештавање путника односи се на конкретне ситуације у којима је путнику отказан лет или ускраћено укрцавање у ваздухоплов. У тим ситуацијама, авио-превозилац има обавезу да сваком путнику коме је отказан лет или ускраћено укрцавање пружи писано обавештење о његовим конкретним правима, као и о начину на који може да их оствари уз назначење ком телу се путник може обратити како би остварио иста.²³

Чини се да две савремене тенденције (глобално загревање и пандемија) које утичу на авио-саобраћај и систем заштите путника угрожавају остваривање посебног права путника на информисање, и то нарочито у случају отказа лета. Код отказа лета постоји правило које обавезује авио-превозиоца да обавести путнике о отказу лета у року од две недеље до седам дана пре поласка по предвиђеном распореду за лет. На овакав начин путнику се пружа могућност преусмерења лета у што краћем размаку од оног предвиђеног распоредом²⁴, уз ослобођење авио-превозиоца од обавезе накнаде штете.

Када говоримо о времену избијања пандемије вируса ковид-19, у том тренутку су летови били масовно отказивани услед опште неизвесности, те није постојала могућност да авио-превозиоци благовремено обавесте путнике о отказивању летова. Иако су услед те чињенице путници имали право на накнаду штете, они то своје право ипак нису могли остварити на уобичајен начин о чему ће више бити речи у наредним деловима рада.²⁵ Дакле, немогућност остваривања права на посебно информисање услед пандемије вируса ковид-19, проузроковала је даљу немогућност у остваривању посебних права путника. Слична ситуација у погледу остварења права путника на посебно информисање важи и када је у питању актуелни проблем неликвидности авио-компанија. Путничка права се у овој ситуацији угрожавају кроз штрајк запослених у авио-компанијама и особља аеродрома који су нарочито погођени неликвидношћу авио-компанија. Радници који желе да њихови захтеви буду усвојени, најчешће своје штрајкове најављују тако да између најаве и блокаде аеродрома остане пар дана, те се јавља немогућност да се обавеза благовременог обавештавања испуни.²⁶ Тиме и путници остају ускраћени за правремене информације уз нелагодности које прате процедуре

²² Кумпан, А., *Заштита права путника у авио превозу према Уредби 261/04*, Зборник радова: Педесет година Европске уније, Београд, 2007, стр. 342.

²³ Кнежевић, М., *Минимални ниво заштите путника у ваздушном саобраћају - решења европске регулативе и домаћег законодавства*, Зборник радова: Услуге и владавина права, Крагујевац, 2021, стр. 828.

²⁴ ЗОВАЗ, чл. 10; Regulation (EC) No 261/2004, чл. 5.

²⁵ Вид. European Courts of Auditors

²⁶ Вид. *Немачки аеродроми: ИТ проблеми, а у петак штрајк*, (доступно на: <https://www.dw.com/bs/njema%C4%8Dki-aerodromi-it-problemi-a-u-petak-%C5%A1trajk/a-64709189>, приступ: 25.03. 2023).

у остваривању посебних права. Поред тога, услед овакве ситуације путници најчешће немају могућност преусмерења лета, а на шта иначе имају право. Уз то, треба додати да када би се путници јавили са захтевом за накнаду штете у овој ситуацији, и остварење тог права би потенцијално било неизвесно услед неликвидности авио-компанија и недостатка средстава из којих би авио-превозиоци надокнадили ова потраживања.

4. Посебно право путника на збрињавање и право на повраћај трошкова или преусмерење пута

У случају настанка поремећаја у ваздушном саобраћају, путници имају право на збрињавање, као и право на повраћај трошкова или на преусмерење пута. У даљем тексту рада даћемо основна полазишта у погледу ових права, као и начин на који су нека од савремених привредних и друштвених кретања утицала на остваривање истих.

4.1. Право путника на збрињавање

Право путника на збрињавање обухвата сет посебних, појединачних права која се пружају путнику у случају ускраћивања укрцаја, отказа или кашњења лета. Збрињавање путника везује се за указивање пажње и бриге према путнику у ситуацији када путник проведе време чекајући преусмерење пута, други лет или лет којим се враћа на место свог првог поласка. Право на збрињавање израз је поштовања основних људских права сваког путника, који у описаним ситуацијама заслужује адекватну негу и остварење својих основних људских потреба. Посебна права која су део општег права на збрињавање су: право на бесплатне оброке, право на освежавајуће напитке, право на хотелски смештај ако је неопходно једно или више ноћења или је потребно да путник остане у том месту дуже него што је планирао, превоз од аеродрома до места смештаја, право на два бесплатна позива телефоном, право на две поруке путем телефакса или електронске поште.²⁷ Код збрињавања, путник може бити смештен у објекат који је за класу виши од плаћене цене путне карте, и у том случају нема право на накнаду разлике у цени.²⁸ Путници у авио-саобраћају уживају већи степен заштите у погледу права на збрињавање у односу на остале гране саобраћаја, а због чињенице да у осталим гранама саобраћаја путници немају право на збрињавање у случају отказа превоза.²⁹

Путници имају право на збрињавање у потпуности и без накнаде, на јасан и доступан начин уз дужност авио-превозилаца да обезбеде уживање

²⁷ ЗОВАЗ, чл. 14-15.

²⁸ Кнежевић, М., *нав. чланак*, стр. 827.

²⁹ *Исто*.

појединачних и специјалних права која спадају у опште право на збрињавање.³⁰ Када авио-превозилац не може да пружи адекватну негу и услуге које су елемент права на збрињавање, или се без обзира на понуду авио-превозиоца, сам путник побринуо о задовољењу својих потреба и својој заштити, он има право да му авио-превозилац надокнади трошкове које је имао (смештај, превоз, исхрана) осим уколико другачије није уговорено. Накнада трошкова које су путници имали мора бити у складу са "разумном понудом" услуга авио-превозиоца.³¹ У вези са правилима која се односе на услуге које спадају под опсег права на збрињавање, вредно је помена да у пракси Суда правде ЕУ обавеза авио-превозника да понуди хотелски смештај уколико је то неопходно не значи да је авио-превозилац истовремено одговоран и за квалитет пружене услуге смештаја.³²

Анализа права на збрињавање и појединачних права која спадају у оквир права на збрињавање указује на то да она несумњиво утичу на повећање трошкова авио-превозилаца, што може имати утицаја на заштиту путника. Поред тога, актуелна економско-финансијска криза и општи талас поскупљења услуга повећавају износ средстава која авио-превозиоци издвајају за услуге које произилазе из права на збрињавање путника. На ову појаву утицала је и пандемија вируса ковид-19 чији је настанак изазвао поремећаје у глобалној привреди. Отуда цене услуга, и ниво доступних средстава које авио-компаније могу издвојити за њих, могу утицати на обим остварења путничког права на збрињавање.

За разлику од других грана саобраћаја, путници имају право на збрињавање и у случају настанка изванредних околности³³, које представљају претпоставку за ослобођење авио-превозиоца од одговорности. Отуда авио-превозиоци нису били ослобођени обавезе збрињавања путника ни током трајања пандемије вируса ковид-19, иако је она, барем на самом почетку, представљала изванредну околност. Међутим, током пандемије Смерницама за тумачење било је прописано да су путници имали право на збрињавање само уколико нису изабрали повраћај путних трошкова.³⁴ Са друге стране, уколико су путници прихватили ваучере за летове који би били организовани након завршетка пандемије, онда су имали право на збрињавање. Према томе, иако је Смерницама експлицитно била предвиђена необавезност ваучера,³⁵ на описани начин су ваучери посредно фаворизовани, с обзиром на то да су путници који су их изабрали остваривали већи степен заштите.

³⁰ Вујисић, Д., *нав. чланак*, стр. 622.

³¹ *Исто*.

³² McDonagh v Ryanair Ltd и Niki Luftfahrt, C-12/11, C-539/19, October 2017.

³³ Јовановић, Н., *нав. дело*, стр. 403.

³⁴ Јанковић, С., *Правне последице поремећаја у путничком авио-саобраћају насталих услед covid-19*, Право и привреда, бр. 4/2021, стр. 531.

³⁵ *Исто*.

4.2. Право на повраћај трошкова или на преусмерење пута

Право на повраћај трошкова и право на преусмерење пута су алтернативна права путника, тј. права која се међусобно искључују.³⁶ Према законским решењима у нашем праву, а по узору на Уредбу 261/04, повраћај трошкова се врши у року од седам дана, или се путнику нуди повратни лет.³⁷ Такође, уместо повратног лета путнику се може понудити преусмеравање у што је могуће краћем временском року, а може му се понудити преусмеравање и неког каснијег датума уколико он на то пристане.³⁸ Пандемија је несумњиво утицала на наведена права путника. Када је реч о праву на преусмерење пута, јасно је да је на самом почетку пандемије оно било тешко оствариво. О остваривању права на повраћај трошкова било је речи у претходном делу рада и о томе како су путници, на неки начин, посредним фаворизовањем ваучера, одвраћани од коришћења овог права. Степен фаворизовања избора ваучера разликовао се у земљама чланицама ЕУ, а најдрастичнији је пример словеначког права у којем су ваучери били проглашени обавезнима, а почетак њиховог важења одложен је до тренутка проглашења краја пандемије вируса ковид-19 у Словенији.³⁹

5. Посебно право путника на накнаду штете

Основни извор права у погледу накнаде штете јесу правила Уредбе 261/04, као и ЗОВАЗ-а. Меродавна за питање накнаде штете јесу и правила Монреалске конвенције која су утицала на одређивање износа накнада прописаних Уредбом 261/04 и ЗОВАЗ-ом, а кроз успостављен систем ограничене одговорности авио-превозиоца.

Одредбама Уредбе 261/04 и ЗОВАЗ-а износ накнаде материјалне штете је тачно прописан и он се везује за раздаљину између места полазишта и места одредишта. Другим речима, висина износа накнаде сразмерна је удаљености између полазне и одредишне тачке. Према Уредби 261/04, као и према домаћем закону, прецизирани су следећи износи накнаде: износ од 250 евра додељује се путницима чији су летови до 1500 километара, износ од 400 евра прописан је за летове од 1500 до 3000 километара, а 600 евра је износ накнаде за све друге летове. Овако одређени износи накнаде, у складу су са правилом ограничавања износа накнаде штете које је успостављено Монреалском конвенцијом којом је предвиђено да тај износ не сме прелазити износ од 128 821 специјалних права вучења.⁴⁰

³⁶ ЗОВАЗ, чл. 13.

³⁷ ЗОВАЗ, чл. 13. ст. 2.

³⁸ ЗОВАЗ, чл. 13. ст. 4-5.

³⁹ European Courts of Auditors, стр. 28.

⁴⁰ Јанковић, С., *нав. дело*, стр. 69.

Постоји и правило да се право на накнаду штете може умањити за 50 % уколико авио-превозник понуди путнику преусмеравање пута, односно други лет чије се време доласка разликује: до 2 сата за летове до 1500 километара, до 3 сата за летове од 1500 до 3000 километара, до 4 сата за остале летове, односно летове који не потпадају под прве две категорије.⁴¹ На основу овог правила можемо закључити да се право на накнаду штете може кумулативно користити са неким другим посебним правом путника (попут права на преусмерење пута). Судска пракса је потврдила изложени став тако што је у једном случају дошла до закључка да код ускраћивања укрцаја путник има право на накнаду штете чак и онда када користи право на повраћај цене путне карте или право на преусмерење пута.⁴² Ово схватање потврђено је и у случају *Sousa Rodriguez* у коме је суд дошао до закључка да чак и онда када је путник преусмерен на други лет он има право на накнаду због отказа првог лета.⁴³ Ипак, у неким ситуацијама путник неће имати право на накнаду штете, а то су следеће ситуације: уколико нема одговарајућу резервацију, ако његова резервација није потврђена, ако је закаснио на регистрацију, ако има карту плаћену по посебној тарифи која није била под једнаким условима доступна другим путницима.⁴⁴ Супротно овоме, у неким ситуацијама путник може имати право на накнаду и преко износа утврђених Уредбом. Наиме, према ставу Суда правде ЕУ када накнада која се досуђује према Уредби није довољна за покриће штете, путници имају право на накнаду у складу са општим правилима домаћег и међународног права.⁴⁵

И обим остваривања права путника на накнаду штете потенцијално је угрожен у савременим условима пословања, које карактеришу привредна и друштвена кретања анализирана у уводним деловима овог рада. Та кретања могу довести и до смањења прописаних износа накнаде штете, о чему сведочи и све присутније лобирање група авио-превозилаца у том циљу. Међутим, надлежни органи ЕУ за сада не гледају благонаклоно на те иницијативе авио-превозилаца.

6. Закључак

У саобраћајном праву одувек постоји тенденција свеобухватне заштите права путника током превоза, с обзиром на то да се путници у овим уговорима јављају најчешће као слабија уговорна страна. Такође, у обзир се узима и динамичност саобраћаја која као таква може узроковати многобројне ситуације

⁴¹ Regulation No 261/04, чл. 7.

⁴² Вујисић, Д., *нав. дело*, стр. 623.

⁴³ Judgment of 13 October 2011, *Sousa Rodriguez and Others*, C-83/10, October 2017; Judgment of 26 February 2013, *Folkerts* C-11/11, October 2017.

⁴⁴ Кумпан, А., *нав. чланак*, стр. 347.

⁴⁵ Judgment of 13 October 2011, *Sousa Rodriguez and Others*, C-83/10, October 2017.

у којима треба заштити основна људска права сваког путника. Ово нарочито важи за авио-саобраћај у којем је потреба за заштитом путника још израженија због његове међународне димензије и још веће динамичности. Потреба за заштитом путника у оваквим ситуацијама препозната је благовремено, те је и ниво заштите путника, историјски посматрано, пратио развој ове гране саобраћаја. Развојни пут заштите права путника у овој грани саобраћаја започео је доношењем Варшавске конвенције која је примарно регулисала одговорност авио-превозника, а на неки начин се завршио успостављањем система минималних, посебних права која су гарантована Уредбом 261/04. Та права касније су инкорпорисана у законодавства земаља које припадају „европском ваздушном простору“, чинећи ниво остваривања и заштите права путника релативно високим. Ипак, у савременом добу привредна и друштвена кретања су битно другачија, што утиче и на даљи развој ваздушног саобраћаја и система заштите путника. Савремене тенденције које утичу на авио-саобраћај и систем заштите путника попут пандемије вируса ковид-19, неликвидности авио-компанија услед последица од пандемије и могућег смањеног коришћења услуга авио-саобраћаја, као и глобално загревање прете да промене правац правне регулативе у овој области у будућности. У јавности су присутне иницијативе за сужавање посебних права путника, посебно права на накнаду штете, док са друге стране организације за заштиту потрошача настоје да се супротставе тим иницијативама и теже чак проширењу посебних права у овој области. Највећи изазов за правну регулативу у овој области биће управо успостављање равнотеже између ових дијаметрално супротних интереса уз узимање у обзир значаја посебних права и очувања система посебних права као начина заштите основних људских права путника у авио-саобраћају.

*Aleksandra Sekulić, Teaching Associate
Faculty of Law, University of Kragujevac*

THE INFLUENCE OF CURRENT ECONOMIC AND SOCIAL MOVEMENTS ON AIR PASSENGER PROTECTION

Summary

System of protection of air passenger implies a set of special and individual rights. Special rights from this set of rights are: right to information, right to care, right to reimbursement and re-routing, right to redress. In current level of protection of air passenger can influence economic and social movements. In that movements

are mirrored the most significant contemporary tendencies in air transport are pandemic of virus covid-19, global warming and insolvency of air transporter. Through this paper we will introduce contemporary tendencies in current level of protection of air passengers which is are caused by this risks. Aim of this paper would be analysis of current level of protection of air passenger through individual analysis of special rights of air passenger. Also, we will give a review on influence of contemporary tendencies on level of protection of air passengers.

Key words: *level of protection of air passengers, air transport, special rights, contemporary tendencies.*

Литература

- Авио-индустрија и еколошке процедуре*, (доступно на: <https://balkanfun.travel/avio/avio-industrija-i-ekoloske-procedure>, приступ: 23.03.2023).
- BEUC, *EU air passengers rights and enforcement – Real improvements are needed*, Brussel, 2019.
- Вујисић, Д., *Посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају*, Право и привреда бр. 4-6/2018.
- European Courts of Auditors, *Air Passenger's Rights during the COVID – 19 pandemic*, Luxembourg, 2021.
- Закон о потврђивању конвенције о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем, Сл. гласник – Међународни уговори, бр. 38/200.
- Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, Сл. гласник РС, бр. 87/2011 и 66/2015
- Јанковић, С., *Ваздухопловно право*, Београд, 2021.
- Јанковић, С., *Правне последице поремећаја у путничком авио-саобраћају насталих услед covid-19*, Право и привреда, бр. 4/ +2021.
- Јовановић, Н., *Саобраћајно право*, Београд 2017.
- Commission Notice Interpretative Guidelines on EU passenger rights regulations in the context of the developing situation with Covid-19, Office Journal of the European Union, No 2020/ C 89 I/01.
- Convention for the unification certain rules relating to international carriage by air, signed in Warsaw on 12 October 1929, (доступно на: <https://transportrecht.org/wpcontent/uploads/warsaw1929-engl.pdf>, приступ: 19. 03.2023).
- Кнежевић, М., *Минимални ниво заштите путника у ваздушном саобраћају - решења европске регулативе и домаћег законодавства*, Зборник радова: Услуге и владавина права, Крагујевац, 2021.
- Кумпан, А., *Заштита права путника у авио превозу према Уредби 261/04*, Зборник радова: Педесет година Европске уније, Београд 2007.
- McDonagh v Ryanair Ltd и Niki Lufgfahrt, C-12/11, C-539/19, October 2017.

Немачки аеродроми: ИТ проблеми, а у петак истрајк, (доступно на: <https://www.dw.com/bs/njema%C4%8Dki-aerodromi-it-problemi-a-u-petak-%C5%A1trajk/a-64709189>, приступ: 25.03. 2023).

Облак пепела са исланда и даље блокира авио-саобраћај, (доступно на: https://www.slobodnaevropa.org/a/island_vulkan_avio_saobracaj/2015255.html, приступ: 23.03. 2023).

Последње велико истраживање: колико авио-саобраћај утиче на климатске промене, (доступно на: <https://nationalgeographic.rs/zivotna-sredina/a27340/Koliko-avio-saobracaj-utice-na-klimatske-promene.html>, приступ: 23.03. 2023).

Regulation (EC) of the European Parliament and 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 of the European Union, No 261/2004.

Judgment of 13 October 2011, Sousa Rodriguez and Others, C-83/10, October 2017.

Judgment of 26 February 2013, Folkerts C-11/11, October 2017.