

УДК: 347.823.36:[616.98:578.834

CERIF: S 144, S 151

ТИП РАДА: ИЗВОРНИ НАУЧНИ РАД

DOI: 10.5937/PiP2104523J

др **Светислав ЈАНКОВИЋ***

доцент Правног факултета Универзитета у Београду, Србија

ПРАВНЕ ПОСЛЕДИЦЕ ПОРЕМЕЋАЈА У ПУТНИЧКОМ АВИО-САОБРАЋАЈУ НАСТАЛИХ УСЛЕД COVID-19**

Сажетак

У раду се разматра правни режим одговорности авио-превозиоца у случају кризе изазване корона вирусом. Тежиште разматрања је на поремећајима у саобраћају који се изражавају најчешће кроз оtkазивање летова и правима које пушници имају у таквим ситуацијама. Основни проблем представља правно квалификовање корона кризе и сходно томе коначно одређивање обима и врсте пушничких права. Закључује се да корона криза представља својеврсну друштвену вишу силу, посебно имајући у виду државне мере којима се ограничава кретање становништва, а што непосредно утиче на оtkазивање летова. Како би се права пушника учинила извеснијим у таквим ситуацијама, на нивоу подручја „Европског неба“ је усвојено званично Тумачење којим се потврђује да пушници као потрошачи увек имају право да изабере да раскидају уговор који је неизвршен услед пандемичког разлоја и да, према томе, имају право на повраћај цене пушне карте.

* Електронска адреса аутора: jankovic@ius.bg.ac.rs.

** Рад је написан на основу истраживања спроведеног за потребе пројекта Правног факултета Универзитета у Београду „Епидемија. Право. Друштво“ за 2021. годину.

Кључне речи: *Ограничења кретања. – Корона вирус. – Поремећаји у авио-саобраћају. – Право на повраћај цене. – Једнострани раскид уговора.*

І Уводно разматрање

Протекла 2020. година је својеврсна споменица на изненадност вируса мутанта, какав је COVID-19.¹ Поводом појаве таквог вируса, државе широм света, укључујући и Републику Србију, у жељи да благо-временно делују против дисеминације вируса, усвајале су принудне мере (кроз општи управни акт) које су за циљ и непосредну последицу имале ограничење кретања становништва. Такве принудне, ограничавајуће мере су имале непосредан утицај на путнички саобраћај свих грана превоза, тако што су превозиоци, уважавајући правно дејство таквих мера, морали да обустављају саобраћај, масовно отказујући поласке. Највећу, тачније најтежу последицу је претрпео ваздушни путнички саобраћај имајући у виду његов претежно међународни карактер, који се састоји у томе да га путници користе најчешће у међународном саобраћају, односно за прелазак из једне државе у другу.² Управо таква особина међународности је оставила најтежи траг на путнике у ситуацији (глобалне) пандемије, јер су остајали у последњи час, непосредно пред полетање, без могућности да дођу до жељеног одређишта.³ Штавише, не само да им је ускраћен укрцај и полетање, него су остајали обесправљени на аеродромима држава поласка.

Отуда, као нужно актуелна, али и правно важна појављује се тема правних последица поремећаја у линијском авио-саобраћају изазваних, управо, државним мерама забране летова као таквих или забране кретања упућене становништву одређене државе (или путовања у одређену државу).⁴ Таква актуелност ће бити сагледана из угла

1 Више о томе доступно на адреси: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>, 11. 11. 2021. *Напомена:* у даљем току рада као синоним за Covid-19 ће се употребљавати и израз „корона вирус“.

2 О међународној особини ваздушног саобраћаја вид. Миодраг Трајковић, *Међународно ваздухопловно право*, Правни факултет у Београду – Југословенски аеро-транспорт, Београд, 1999, 30–31.

3 Nik N. S. Nik Mustapha, Mohd Faizun Mohamed Yazid, Mohd Farid Shamsudin, „How airline industry may rise post covid-19 pandemic“, *Journal of Postgraduate – Current Business Research*, Nr. 1/2020, 2 и даље.

4 *Напомена:* Поремећајем у путничком авио-саобраћају се сматрају нарочито три ситуације које су детаљно правно уређене. Кашњење лета, ускраћивање укрцаја у ваздухоплов путнику који има важећу путну карту и отказивање лета. С обзиром

постојећих правила ваздухопловног права, али и посебних која су за ту сврху по хитном поступку усвајана, како би се положај путника учинио извеснијим и заштићенијим.

II Општи режим заштите путника у случају поремећаја у ваздушном саобраћају

У српском, али и међународном ваздухопловном праву постоје два правна режима одговорности ваздушног превозиоца према путнику. *Први*, класични, то јест општи, односи се на одговорност у случају телесне повреде и смрти коју путник претрпи у току превоза, а услед незгоде која је „задесила“ ваздухоплов. Такав класичан режим одговорности ваздушног превозиоца у себи садржи практично два степена, имајући у виду границу његове одговорности према путнику (или, евентуално, члановима његове породице ако путник није преживео конкретну незгоду).⁵ Према првом степену, одговорност је близу апсолутне из разлога што превозилац одговара само на основу чињенице да је путник претрпео штету у току лета који је „задесила“ незгода. То значи да је 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, превозиочева одговорност постоји за штете до износа 128 821 посебних права вучења по путнику.⁶ Преко тог износа, превозилац прелази у други степен одговорности, у коме му је основ одговорности садржан у претпостављеној одговорности, а које се може ослободити не само доказом одсуства сопствене кривице (предузимањем нужних мера

на сличност режима, али и важност једне врсте поремећаја која је настала услед вируса Covid-19, у наставку ће се разматрати, пре свега, отказивање лета као један од могућих поремећаја у авио-саобраћају. О појму и правном режиму поремећаја у авио саобраћају вид. Небојша Јовановић, „Појачана заштита путника од поремећаја у превозу у праву ЕУ“, *Усклађивање њословној љрава Србије са љравом ЕУ* (ур. Вук Радовић), Београд, 2017, 273 и даље; Драган Вујисић, „Посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају“, *Право и љривреда*, бр. 4–6/2018, 613–626; Светислав Јанковић, *Ваздухопловно љправо*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2021, 225 и даље.

- 5 Општи режим превозиочеве одговорности према путнику је исцрпно уређен у Конвенцији о уједначавању извесних правила у међународном ваздушном превозу, а која је у потпуности преузета у српски правни систем (*Convention for the Unification of certain Rules for International Carriage by Air*; даље у фуснотама: Монтреалска конвенција 1999).
- 6 Монтреалска конвенција 1999, чл. 21 ст. 1. Детаљније о развоју општег режима превозиочеве одговорности вид. Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, Utrecht, 2008, 265 и даље.

да до незгоде и, последично њој, штете не дође), него и доказивањем радње трећег лица као искључивог узрока штете коју је путник претрпео.⁷

Друи, посебни режим одговорности превозиоца према путнику се односи на ситуације поремећаја у ваздушном саобраћају, у којима је превозилац дужан да гарантује испуњење одређених путникових права, а која су према квалитету врло блиска потрошачким, па и људским правима.⁸ Такав режим је ограничен на ситуације поремећаја у саобраћају, као што су ускраћивање укрцаја путнику у ваздухоплов, значајније кашњење у полетању и отказивање лета. У случајевима одговорности за поремећаје лета могу се уочити две скупине права која превозилац мора да гарантује путнику. Прва су независна од превозиоцеве кривице за конкретни поремећај, а друга су зависна на начин да ако је до поремећаја дошло услед узрока који је независан од превозиоца, онда их превозилац неће дуговати. Прва скупина права се односи, пре свега, на путничко збрињавање и, евентуално, ако лет није настављен – на повраћај новчаног износа који је путник платио да би добио путну карту, а друга скупина се односи на фиксне новчане износе (својеврсне апстрактне накнаде штете), чија висина зависи од дужине лета који се налази „у стању поремећаја“.⁹

7 Монреалска конвенција 1999, чл. 21 ст. 2. Вид. С. Јанковић, 249.

8 Важно је уочити да је тај други, посебни режим превозиоцеве одговорности, а који се односи на поремећаје у саобраћају, остао правно неуређен у Монреалској конвенцији из 1999. године, којом су уређени, иначе, правни односи који настају из уговора о превозу путника, пртљага и ствари. Посебан правни режим у погледу превозиоцеве одговорности за поремећаје у саобраћају је уређен на националном нивоу, а у оквиру Европе је, тачније Европске уније и ЕСАА подручја (које обухвата и одређене државе нечланице ЕУ, попут Србије, БиХ, Албаније) детаљније регулисан у оквиру Уредбе којом се установљавају одређена минимална права путника у случајевима отказивања лета, ускраћивања укрцаја и значајнијег кашњења (енг. *Regulation (EC) No. 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004, establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No. 295/91, OJ L 46, 17. 2. 2004*; даље у фуснотама: Уредба 261/2004).

9 Путнику је у оквиру националних законодавстава, а на основу усвајања потрошачко-цивилизацијских стандарда из Уредбе 261/2004, пружен читав скуп права која му се у таквим ситуацијама дугују. Тако се путнику у оквиру права на збрињавање дугује, ситуацији примерен, одређен број оброка, ноћења у хотелском смештају и размена података (телефоном или другим видом комуницирања). Поред права на збрињавање, путник има право на преусмеравање лета или на повраћај трошкова које је имао поводом лета „погођеног“ поремећајем у саобраћају. Најзад, путник има право на (апстрактну) накнаду штете, чији износ зависи од дужине лета погођеног поремећајем (за летове до 1500 километара мерено ортодромском методом – одштета је 250 евра, за летове дужине од 1500 до 3500 километара

Стиче се утисак да је режим одговорности превозиоца у случајевима поремећаја саобраћаја другачији у погледу основа у односу на општи режим његове одговорности за штету у виду телесне повреде и смрти коју путник претрпи. Међутим, то је само привид, јер превозилац у случајевима поремећаја одговара и даље према правилима објективне одговорности, а његова кривица је значајна само у погледу убрзаног пружања чинидби везаних за његово збрињавање, тачније када су те чинидбе пропуштене да буду пружене путнику.¹⁰ У случају фиксних износа апстрактне одштете путнику, превозилац их неће дуговати ако је до поремећаја у саобраћају дошло због узрока који је изван превозиоцевог понашања и припада догађају који је, у општем следу догађаја, одређен као изванредан.¹¹ На тај начин се ствара паралелизам у виду двостепености превозиоцеве одговорности, какав је присутан у општем режиму превозиоцеве одговорности, само што у случајевима поремећаја у саобраћају није одређен износом штете, него узроком њеног настанка. Према таквом начину размишљања, први степен превозиоцеве одговорности би се сводио на чинидбе у погледу нужног збрињавања путника, а други на апстрактну одштету путнику која му се дугује само ако до поремећаја није дошло услед изванредног догађаја који је ван контроле конкретног превозиоца.

III Квалификација принудних мера ограничења кретања и летења услед Covid-19

Као основно питање у погледу установљавања посебног режима превозиоцеве одговорности у случају поремећаја изазваних Covid-19, поставило се оно у погледу чега ће се вршити правна квалификација – да ли у погледу самог вируса или принудних мера које је држава доносила као реакцију на појаву тог вируса. Сходно томе, нејасноћа се састојала у томе да ли вишом силом и, према томе, изванредним околностима сматрати глобално распрострањени корона вирус или мере које су државе

унутар ЕСАА подручја – одштета је 400 евра и, најзад, за летове дужине преко 3500 километара [али и краће који су ван ЕСАА подручја] – одштета је 600 евра. Износ апстрактне одштете је одређен појединачно, то јест по путнику. Вид. Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају – ЗООСПВС, *Службени гласник РС*, бр. 87/2011 и 66/2015, чл. 8–20; Уредба 261/2004, чл. 7–9; Chrystel Erotokritou, Cyril-Igor Grigorieff, „EU Regulation 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the Covid-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances“, *Air and Space Law*, Vol. 45, Special Issue 2020, 124 и даље.

10 Н. Јовановић, 281–282.

11 ЗООСПВС, чл. 10 ст. 3.

широм света донеле, и које су садржане у ограничењу или, чак, забрани кретања становништва.

Без обзира на то што оба предмета правног квалификовања имају у себи заједнички именоване изузетности, неочекиваности и несавладивости, чини се да предност у теми правне квалификације треба пружити државним мерама као својеврсној изванредној околности спрам које су ваздушни превозиоци широм света морали да усклађују своје понашање, односно да масовно отказују летове.¹² Дакле, ваздушни превозиоци, као субјекти који су стручни у делатности превоза, нису власни да одређују да ли је вирус, као фактичко питање, изванредна околност и да према тој чињеници одређују своје понашање, него су дужни да правно одреагују само на државну меру која потврђује изузетност околности као разлога који, донекле, ублажава превозиочеву одговорност у случају поремећаја лета.

Међутим, занимљиво је да законодавци широм Европе (тачније у оквиру ЕУ и ЕСАА подручја) усвајајући стандарде из Уредбе 261/2004 (о минималним правима путника у случају поремећаја лета), пружају основу која ће учинити сличним, ако не и истоветним, правни режим превоза ствари и путника. Наиме, према општем режиму превозиочеве одговорности у погледу превоза ствари (робе), превозилац се може ослободити одговорности за штету на стварима не само општим доказом присуства више силе, него, између осталог, и доказом принудне мере (потекле од неког државног органа) која онемогућава или ограничава унос, износ или пренос ствари које су предмет конкретног превоза.¹³ Подударна правна норма постоји и у посебном режиму превозиочеве одговорности према путнику у случају поремећаја у саобраћају када није дужан да исплаћује фиксне износе одштете (спрам дужине пута), ако је узрочник таквог поремећаја изванредна околност, а у коју се, свакако, може уврстити и принудна мера државе којом се ограничава, или чак забрањује превоз путника ваздушним путем.¹⁴

Дакле, неспорно је да је државна мера којом се ограничава или, чак, забрањује превоз путника ваздушним путем због корона вируса изванредна околност чије дејство превозилац није могао да избегне, па

12 Такве околности има у виду и домаће право у општем облигационом и трговинском правном извору, Закону о облигационим односима, *Службени лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – одлука УСЈ и 57/89, *Службени лист СРЈ*, бр. 31/93, *Службени лист СЦГ*, бр. 1/2003 – Уставна повеља и *Службени гласник РС*, бр. 18/2020, чл. 263. Детаљније о томе вид. Небојша Јовановић, „Општи основ уговорне одговорности у српском праву“, *Право и њивреда*, бр. 1/2020, 41 и даље.

13 Вид. Монреалска конвенција 1999, чл. 18 ст. 2 тач. д.

14 Вид. ЗООСПВС, чл. 10 ст. 3; Уредба 261/2004, чл. 5 ст. 3.

чак и да је предузео све неопходне мере. Стога су корона вирус, а затим и државна мера забране летења, уопште или само у одређеним деловима света, довољни чиниоци да изазову поремећаје у ваздушном саобраћају које је потребно правно и на појединачном нивоу одредити. Правне последице поремећаја у ваздушном саобраћају у крајњем случају и на непосредан начин највише погађају путнике као кориснике (потрошаче) ваздушног превоза, па је због тога неопходно утврдити путников положај у таквим ситуацијама.

IV Права путника у околностима корона вируса

1. Уопште

У ситуацији која је опште позната од почетка 2020. године, а коју је изазвао корона вирус, путници у свим гранама саобраћаја, а посебно у ваздушном превозу су постали нарочито погођени, имајући у виду дејство вируса и државних мера заштите од његовог ширења, а што је у крајњем исходу изазвало поремећаје у саобраћају.¹⁵ Управо ти поремећаји у саобраћају су били правни основ за „активирање“ посебног скупа путничких права која уз то имају и атрибут потрошачких, па чак и људских права. Тежину државних мера забране летења су најближе осетили путници који су се затекли на аеродромима поласка (или још горе, аеродромима преседања) непосредно пред полетање када су обавештени да се лет отказује, али и путници који су пре тог непосредног тренутка лета обавештавани о отказивању летова због поменутог вируса.¹⁶

У случајевима отказивања лета, путницима се гарантује омогућавање неколико врста права која су груписана у право збрињавања, право

15 Због такве ситуације, на нивоу Европске уније је усвојено званично тумачење правила о путничким правима у свим гранама превоза, како би се она учинила неспорним и, сходно томе, лакше остварљивим. Вид. званично Тумачење правила о путничким правима у ЕУ због Covid-19 (*Interpretative Guidelines on EU passenger rights regulations in the context of the developing situation with Covid-19*), доступно на адреси: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0318\(04\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0318(04)&from=EN), 27. 10. 2021.

16 Управо се такве мере могу посматрати и као изванредне околности које имају особину више силе. С обзиром на то да је порекло такве више силе у државној одлуци (принудној мери), она се може одредити и као друштвена виша сила, а не као природна (физичка) о којој је најчешће реч када се имају у виду спољне непредвидиве и несавладиве околности. Више о друштвеној вишој сили вид. COVID-19 Consumer Law Research Group (University of Warwick), „Consumer Law and Policy Relating to Change of Circumstances Due to the COVID-19 Pandemic“, *Journal of Consumer Policy*, Nr. 3/2020, 440–441.

повраћаја цене путне карте и право накнаде штете. Уз ова права, а као реакција на новонасталу околност пандемије корона вируса, превозиоци широм света су понудили путницима и могућност добијања тзв. „ваучера“ уместо права на повраћај цене путне карте и накнаде штете (апстрактне и конкретне), што ће у европском ваздушном подручју бити посебно уређено само као могућност, али не и нужност за путника.¹⁷ Ваучери се, укратко, односе на право путника да уместо планираног и уговореног а отказаног лета, добију могућност превоза на истој или сличној раздаљини истим превозиоцем у неком будућем периоду.

2. Право на збрињавање

Право на збрињавање представља читав скуп права које путник има у случају поремећаја конкретног лета. Оно се састоји, пре свега, од права на примерени број obroka, пића, телефонских позива (или других облика комуникације, попут електронских порука) и ноћења.¹⁸ Примереност се одређује спрам конкретног случаја и може утицати на то да се скуп наведених права проширује или, пак, сужава тако да се сведе, на пример, само на по један оброк и јединицу пића ако је поремећај краткотрајан. Право на збрињавање често може да проузрокује знатне трошкове превозиоцу, тако што ће бити дужан да сноси трошкове већег броја хотелских ноћења великог броја путника, што му је финансијски знатно теже него да је извршио повраћај цене путних карата сваком појединачном путнику.¹⁹

Иако се чини да је право на збрињавање путника независно од права на повраћај путне карте и да га превозилац дугује само на основу чињенице да је путник већ приступио конкретному лету, у ситуацији изазваној корона вирусом оно се унеколико чини зависним од тога права. Наиме, превозилац неће дуговати право на збрињавање не само у ситуацији када путник није приступио лету, односно ако је благовремено обавештен о отказивању лета, већ и када је путник изабрао да кори-

17 С обзиром на, пре свега, међународни, то јест прекогранични атрибут ваздушног превоза, у оквиру Европске уније је заузет став о једнообразности путничких права у тако кризној ситуацији каква је постојећа изазвана корона вирусом. Она се сведе на различите видове новчане подршке и збрињавања путника, као и могућност наставка путовања у ситуацији када услови за лет буду повољнији. Више о томе доступно на адреси: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AP21_04/AP_air_passenger_rights_EN.pdf, 27. 10. 2021.

18 Више о садржини права на збрињавање вид. Н. Јовановић (2017), 295–298.

19 У таквом режиму се управо и испољава особина људског права код права на збрињавање, јер у основи губи економску подлогу у виду мере датог и пруженог, односно у виду сразмере цене путне карте коју је путник платио и чинидби које му, по основу права на збрињавање, дугује превозилац.

сти право на повраћај цене путне карте. У последњем случају, избором повраћаја свих трошкова у вези са путном картом, путнику је истовремено ускраћено и право на збрињавање.²⁰

3. Право на повраћај цене путне карте

Право на повраћај цене путне карте се сврстава у основна имовинска, тачније потрошачка права која путнику припадају.²¹ Оно се може разврстати у две категорије спрам ситуације у којој се користи. У првој, путник има право да самоиницијативно и без неког оправданог разлога одустане од лета (тачније уговора о превозу ваздушним путем).²² Превозилац је у таквој ситуацији дужан да врати путнику плаћени износ путне карте, али само под условом да је путник благовремено изјавио да одустаје од лета.²³ У другој ситуацији, путник има право на повраћај цене путне карте ако је дошло до неизвршења лета, било кроз његово отказивање или ускраћивање конкретном путнику могућности да се укрца у ваздухоплов. При томе, потребно је да разлог неизвршења тог лета не стоји на путничковој страни, односно да путник својим понашањем није на њега утицао. То значи да разлог незвршења лета може да буде како на превозиоцу (приписивање превозиочевој радњи), тако и ван превозиоца (када се може приписати радњи трећег лица, државе или околностима које попримају особине више силе).

- 20 Истоветан је режим и када путник изабере право на наставак путовања, али не тог дана када је требало да се изврши конкретан лет, него по сопственом избору у неком другом, каснијем термину. Вид. званично Тумачење правила о путничким правима у ЕУ због Covid-19, чл. 3.3. ст. 2–3.
- 21 О потрошачкој особини путничких права вид. Д. Вујисић, 613–614; Ђурђа Боланча Кекез, „Prava putnika kao potrošača na kružnim putovanjima“, *Suvremeni izazovi pomorske plovidbe* (ur. Petra Amidžić Jelovčić), Правни факултет у Сплиту, Сплит, 2018, 35 и даље.
- 22 С обзиром на своју потрошачку особину, право путника на такав раскид уговора о превозу не би могло да се протумачи као неосновано, имајући у виду једнострану принудност правила саобраћајног права у виду појачане заштите путника. Због тога, такав одустанак од уговора представља основани, оправдани, једнострани начин раскида уговора, насупрот класичном појму једностраног а неоснованог раскида, који се у правној књижевности одређује још и као „раскид на сопствени ризик“. Супротно, раскид на сопствени ризик би постајао ако би путник неблаговремено одустао од лета, у ком случају му превозилац не би дуговао његова путничка права, а између осталог и право на повраћај цене путне карте. Упор. Катарина Доловић, „Утицај савесности повериоца на последице неоснованих раскида уговора“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 1/2015, 202–203 и Небојша Јовановић, *Саобраћајно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2017, 335–338.
- 23 Небојша Јовановић, Вук Радовић, Мирјана Радовић, *Трговинско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2020, 334.

У сваком случају, када превозилац није приступио извршењу своје обавезе превоза (било због радње која се приписује њему или, пак, ситуацијама које се одређују као виша сила), путник ће имати право на повраћај цене путне карте, односно оних трошкова које је том приликом поднео.²⁴ Путник на то право има и из начелног разлога који се налази у једнакости давања које стоји у основи сваке двостране и теретне облигације.²⁵ Међутим, ситуација изазвана корона вирусом је унеколико „уздрмала“ ово основно путничко право и створила одређену нејасноћу, па и сумњу да ли путник има безусловну могућност да га користи или, пак, само по превозиочевом пристанку.

Наиме, услед пандемијских мера које су државе широм света уводиле, а које су се односиле на ограничења кретања становништва, и у крајњем случају забрану прекограничних летова, авио-компаније су се осетиле нарочито погођеним, јер су према изложеним правилима морале да врше повраћај уплаћеног новца за путне карте због масовног отказивања летова.²⁶ Имајући у виду да су део тог новца већ утрошиле на развој својих технологија, и уопште унапређење пословања, неретко би долазиле у стечајни ризик ако би биле приморане да врше повраћај уплаћеног новца сваком путнику коме је због корона вируса отказан лет. Сукобиле су се, дакле, економска реалност (у виду недостатности новчаних средстава за повраћај цене путних карата и, сходно томе, претећи стечајни ризик) и правна нужност (садржана у несумњивости и оправданости путничких права у ситуацији корона вируса).²⁷

У циљу чињења ситуације правно извесном, и у оквиру постојећег права, на нивоу Европске уније, а са циљем важења на читавом подручју

24 Повраћај цене путне карте је, поред збрињавања, носећа идеја коју су путници имали услед осећаја страха и неизвесности изазваног отказивањима летова због короне. Више о томе вид. Stegania Piccinelli, Sergio Moro, Paulo Rita, „Air-travelers’ concern emerging from online comments during COVID-19 outbreak“, *Tourism Management*, Vol. 85, August 2021, доступно на адреси: <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0261517721000327?token=CAE3BDDD29115E16C7200313D8EF549362A5825270D24BF299DA9A438647D285C3B38A69ABFFCB2C38DC0DC923DB7918&originRegion=eu-west-1&originCreation=20211115102414>, 27. 10. 2021.

25 Више о начелу једнакости давања вид. Михајло Цветковић, „Начело једнаке вредности давања у уговорном праву“, *Зборник радова Правног факултета у Нишу*, бр. 52/2008, 190 и даље.

26 О економском утицају корона вируса на авио-индустрију вид. Shohini Roy, „Economic Impact of Covid-19 Pandemic“, доступно на адреси: https://www.researchgate.net/profile/Shohini-Roy/publication/343222400_ECONOMIC_IMPACT_OF_COVID-19_PANDEMIC/links/5fa1e11e92851c14bc036d68/ECONOMIC-IMPACT-OF-COVID-19-PANDEMIC.pdf, 29. 10. 2021, 3 и даље.

27 Вид. Sara Jane Fox, Luis Martin-Domingo, „EU air passengers’ rights past, present, and future: In an uncertain world (Regulation EC 261/2004: Evaluation and case study)“, *Journal of Air law and Commerce*, Nr. 2/2020, 272 и даље.

тзв. „Европског неба“ (акр. ЕСАА – *European Common Aviation Area*), усвојено је званично Тумачење правила о путничким правима путем кога се потврђује и чини неспорним да путници у ваздушном саобраћају имају право на повраћај цене путне карте у сваком случају поремећаја изазваних корона вирусом ако га, као такво, изаберу. Наравно, то је са друге стране омогућило остварења претећег стечајног ризика на уштрб авио-компанија, па су државе широм Европе, али и света, одлучиле да финансијски подрже превозице у мери колико је неопходно да би они одржали своје пословање.²⁸ Државе су то учиниле, махом, највише из разлога што су посредно и саме „криве“ за велики број отказаних летова услед усвојених принудних мера забране прекограничних летова. Тиме се остало, у суштини, на нивоу начела једнакости давања, јер су и путници али и авио-компаније на добитку (*win-win* епилог), тачније нису изгубили нешто на шта су имали право. Конкретно, путницима је враћена цена путне карте, јер до извршења превоза није дошло, а авио-компаније су добиле неопходну финансијску подршку како не би ушле у стечај из разлога што су државе својим мерама посредно утицале на масовно неизвршавање уговора о превозу, па су се, сходно томе, „осетиле“ обавезаним да економски помогну угроженим субјектима од виталног значаја за привреду и становништво.²⁹

4. Право на „ваучер“

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.³⁰

28 О државној финансијској помоћи, као и њеном оспоравању због стварања неравноправне тржишне утакмице, вид. Небојша Јовановић, „Државна помоћ мале вредности“, *Право и привреда*, бр. 2/2021, 88 и даље.

29 Начини на који је држава економски подржала авио-компаније су различити. Крећу се од бескаматних кредита до субвенција или, чак, докапитализације каква је присутна у српском авио-превозиоцу Ер Србија (*Air Serbia*). На пример, СР Немачка је помогла Луфтханзи са 6 милијарди евра. Више о томе доступно на адресама: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1179; <https://www.dw.com/sr/ima-li-kraja-sipanju-para-u-er-srbiju-i-za-C5%A1to-ne/a-56000446>, 27. 10. 2021.

30 Имајући у виду да је криза изазвана короном економски погодила не само путнике, као потрошаче, већ и превозице као пружаоце услуга, појавила су се три модела у вези са ваучерима. Први, у коме се путници само подстичу да их преузму, али се на њих не обавезују. Као подстицај се користи давање одређеног додатка на већ плаћену путну карту (на пример, 20 процената), тако што ће се путнику пружити могућност да у будућем периоду путује са истом авио-компанијом на

Према садржини права које у себи садржи, ваучер је најближи праву на преусмеравање лета, с тим што се тај други, преусмерени лет не извршава у исто или приближно исто време када и отказани (у ком случају би било право преусмеравање), већ у ближој или даљој будућности, а по избору путника. Дакле, путем ваучера авио-превозилац пружа путнику могућност да километре лета (мере ортодромски) или, чак, већу дужину у односу на ону коју је имао отказани лет, искористи у оквиру неког будућег лета на истој или различитој полетно-слетној дистанци. Ваучер у себи носи орочено и преносиво имовинско право путника на начин да се може искористити у оквиру одређеног времена (најчешће једна до две године), као и да се може пренети на друго лице, чиме се умањује уобичајена строгост и отежаност преноса путне карте на име.³¹

Имајући у виду садржину права из ваучера, као и делатност превозиоца, свакако је превозиоцу лакше (финансијски, пре свега) да уместо повраћаја цене путне карте изврши заменски лет из ваучера. Због тога, а и у циљу успостављања равноправности (и равнотеже која је иницијално пољуљана у односу између превозиоца и путника самом чињеницом да је путник заправо потрошач) међу уговорним странама, ваучер би требало да остане само могућност, а не и нужност за путника. Међутим, ситуација која се догодила услед корона вируса је на једнак начин погодила и пружаоце и кориснике превозничких услуга, па се о успостављању равнотеже међу њима може говорити само према њиховим почетним позицијама, а не и спрам ванредних околности које је изазвао Covid-19. Из тог разлога су авио-компаније тежиле да сопствени положај прикажу једнако тешким као и путников због тог, а са њихове стране такође невољног, отказивања лета. Због тога су у већем броју случајева ваучере, односно право на будуће преусмеравање лета чинили обавезујућим за путнике, како би на тај начин успоставили равнотежу између себе и путника. У супротном, да су ваучерско

истом или дужем лету под повољнијим условима (на пример, виша класа лета). Такав приступ је међу првима увео *Singapore Airlines*. Друга могућност је да су путници обавезани да користе ваучере, јер им се не пружа алтернатива у виду повраћаја новчаног износа који је претходно плаћен за путну карту. Такав приступ је заузела, на пример, *Air Serbia*. Најзад, као трећи приступ, индивидуално правичан, појавила се идеја да су путници, у начелу, обавезни да прихвате ваучер, али да имају могућност да им се изврши повраћај новца датог за путну карту, ако то оправдају нарочито тешким економским околностима у којима су се нашли услед кризе изазване корона вирусом. Више о томе упор. COVID-19 Consumer Law Research Group (University of Warwick), 444–445 и податке доступне на адреси: https://www.airserbia.com/footer_menu/podrska/refundacija-u-vezi-korona-virusa/uslovi, 30. 10. 2021, интернет извор без броја стране.

31 О путној карти вид. С. Јанковић, 218 и даље.

преумеравање лета учинили само правом путника, а не и обавезном заменом за отказани лет, претрпели би велики губитак који би се мерио не само повраћајем новчаног износа плаћене путне карте, већ и трошком организације тог отказаног лета. Но, имајући у виду управо потрошачку особину путника у авио-саобраћају, на нивоу ЕУ је усвојено званично Тумачење правила која уређују путничка права у ситуацијама поремећаја у саобраћају са посебним освртом на кризну ситуацију изазвану корона вирусом.³² Суштина таквог званичног тумачења путничких права у оквиру тзв. „Европског неба“ је да се недвосмислено потврди да путник има потпуну слободу у избору понуђених права (повраћај цене путне карте, збрињавање, преумеравање лета, ваучер) и да на његов избор не може да утиче појединачна или општа одлука конкретне авио-компаније.³³ Штавише, поменуто званично Тумачење путничких права је установило, на неки начин, и ново правило, потврђујући правилно протумачено постојеће, а које се састоји у ништавости наметнуте обавезе да путници морају да користе ваучер, односно да немају могућност повраћаја новца плаћеног за путну карту.³⁴

Објашњење таквом недвосмисленом правилу путника да увек има право на повраћај цене уплаћене путне карте се састоји како у доследној примени начела једнакости давања, тако и у правном дејству раскида уговора, на које путник свакако има право ако изабере да услед таквих, изванредних околности раскине уговор са превозиоцем. Наиме, након што је уследила немогућност испуњења уговора о превозу (путника ваздушним путем), која је при томе нескривљена, то јест објективна и независна од обе уговорне стране, правилно је сматрати да је уговор пре-стао да важи и да су уследиле последице својствене раскиду. То значи да свака уговорна страна треба да буде враћена у положај у којем се налазила пре закључења уговара. Конкретно, за путника то значи да му буде враћена цена путне карте, али и да он сам буде враћен у место поласка, ако је евентуално односни лет имао више узастопних преседања.³⁵

32 Више о томе вид. Željka Primorac, Mara Barun, *Zaštita prava putnika u zračnom prijevozu*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2021, 80–82.

33 S. Jane Fox, L. Martin-Domingo, „EU air passengers’ rights, past, present, and future: In an uncertain world (Regulation EC 261/2004: Evaluation and case study)“, *Journal of Air Law and Commerce*, Nr. 2/2020, 299 и даље.

34 Вид. званично Тумачење правила о путничким правима у ЕУ због Covid-19, чл. 2.2 ст. 3.

35 О правном дејству раскида вид. Petar Klarić, Martin Vedriš, *Građansko pravo*, XII neizmenjeno izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2009, 484.

V Закључак

Имајући у виду општи режим одговорности превозиоца, као и посебни режим у погледу поремећаја у авио-саобраћају, каквим се између осталих сматра и отказивање лета, закључује се да би путник, као слабија уговорна страна, требало да буде правно заштићен на једнак начин без обзира на разлог поремећаја. Такав закључак се, дакле, протеже и на ситуацију тзв. „друштвене више силе“ изазване корона вирусом, поводом које су наступили неочекивани и несавладиви поремећаји у авио-саобраћају.

Када се на општем, међународном плану дошло до схватања о животној опасности од корона вируса, државе широм света су доносили управне мере којима се ограничава или, чак, забрањује кретање становништва (или само прелазак државне границе). Такве мере су се непосредно одразиле на стварање поремећаја у авио-саобраћају и значиле су, између осталог, масовна отказивања летова широм света. С обзиром на разноврсност националности путника који су корисници међународног авио-саобраћаја и, сходно томе, ризик услед различитог правног третмана у случајевима поремећаја у саобраћају (јер их Монреалска конвенција из 1999. године правно не уређује), поштено је (по)тврдити једнообразан начин њихове правне заштите. Тако се у ширем регионалном смислу издвојила Европска унија која је непосредно по наступању пандемије корона вируса усвојила и објавила званично Тумачење, тачније водич при примени постојеће Уредбе о појачаној заштити путника услед поремећаја у свим гранама саобраћаја, а између осталих и у авио-саобраћају. Основни смисао поменуте уредбе је да потврди једнообразну примену правила о заштити права путника у читавом Европском ваздушном подручју, а као својеврсна реакција на тежњу авио-превозилаца широм света, па и Европе да уместо повраћаја цене путне карте путницима издају ваучере којим им омогућавају да буду превезени у будућем периоду од стране исте авио-компаније.

Управо је инсистирање на потрошачком положају путника и, сходно томе, пружању појачане правне заштите суштина императивног правила о неважности правила (из општих превозиочевих услова превоза) о обавезности прихватања тзв. ваучера којима би се путницима пружило право да им се изврши отказани лет (или неки други исте или веће дужине) у будућем периоду. Препуштање превозиоцима да одреде која су конкретна путничка права у ситуацији корона кризе би било само стварање погодног полигона за маневар авио-превозилаца који би ишао, пре свега, у њихову корист а на уштрб путника. Зато се, а имајући у виду опште начело једностране принудности правила саобраћајног

права, приступило потврђивању путничких права у поменутој кризној ситуацији како би се она учинила сигурним и недвосмисленим. Право на повраћај цене путне карте, као основна тачка спорења превозилаца и путника, произлази и из једног од темеља облигационог права, односно двостраних уговора, а које се састоји у начелу једнакости давања. Истовремено, путничко право на повраћај цене произлази и из његовог права да једнострано раскине уговор, односно да на тај начин активира основно правно дејство раскида садржано у повраћају претходно датог. Због тога, чини се неспорним да у кризној ситуацији и поремећајима изазваним корона вирусом, путницима стоје на располагању поред основних, људских права, збрињавање поводом отказаног лета и право на једнострану раскид уговора, конкретизован у праву на повраћај цене путне карте.

Коришћена литература

- Bolanča Kekez Đurđa, „Prava putnika kao potrošača na kružnim putovanjima“, *Suvremeni izazovi pomorske plovidbe* (ur. Petra Amidžić Jelovčić), Pravni fakultet u Splitu, Split, 2018.
- Вујисић Драган, „Посебна права путника као потрошача у ваздушном саобраћају“, *Право и приврега*, бр. 4–6/2018. (Vujsić Dragan, „Posebna prava putnika kao potrošača u vazдушном саобраћају“, *Pravo i privreda*, br. 4–6/2018)
- Доловић Катарина, „Утицај савесности повериоца на последице неоснованих раскида уговора“, *Анали Правној факултету у Београду*, бр. 1/2015. (Dolović Katarina, „Uticaj savesnosti poverioca na posledice neosnovanih raskida ugovora“, *Anali Pravnog fakulteta u Beogradu*, br. 1/2015)
- Erotokritou Chrystel, Grigorieff Ciril-Igor, „EU Regulation 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the Covid-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances“, *Air and Space Law*, Vol. 45, Special Issue 2020.
- Јанковић Светислав, *Ваздухопловно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2021. (Janković Svetislav, *Vazduhoplovno pravo*, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2021)
- Јовановић Небојша, „Појачана заштита путника од поремећаја у превозу у праву ЕУ“, *Усклађивање пословног права Србије са правом ЕУ* (ур. Вук Радовић), Београд, 2017. (Jovanović Nebojša, „Pojačana zaštita putnika od poremećaja u prevozu u pravu EU“, *Usklađivanje poslovnog prava Srbije sa pravom EU* (ur. Vuk Radović), Beograd, 2017)

- Јовановић Небојша, *Саобраћајно право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2017. (Jovanović Nebojša, *Saobraćajno pravo*, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2017)
- Јовановић Небојша, „Општи основ уговорне одговорности у српском праву“, *Право и привреда*, бр. 1/2020. (Jovanović Nebojša, „Opšti osnov ugovorne odgovornosti u srpskom pravu“, *Pravo i privreda*, br. 1/2020)
- Јовановић Небојша, Радовић Вук, Радовић Мирјана, *Трговинско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2020. (Jovanović Nebojša, Radović Vuk, Radović Mirjana, *Trgovinsko pravo*, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2020)
- Јовановић Небојша, „Државна помоћ мале вредности“, *Право и привреда*, бр. 2/2021. (Jovanović Nebojša, „Državna pomoć male vrednosti“, *Pravo i privreda*, br. 2/2021)
- Klarić Petar, Vedriš Martin, *Грађанско право*, XII neizmenjeno izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2009.
- Mustapha Nik N. S. Nik, Yazid Mohd Faizun Mohamed, Shamsudin Mohd Farid, „How airline industry may rise post covid-19 pandemic“, *Journal of Postgraduate – Current Business Research*, Nr. 1/2020.
- Piccinelli Stegania, Moro Sergio, Rita Paulo, „Air-travelers’ concern emerging from online comments during COVID-19 outbreak“, *Tourism Management*, Vol. 85, August 2021, доступно на адреси: <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0261517721000327?token=CAE3BD DD29115E16C7200313D8EF549362A5825270D24BF299DA9A438647D285C3B38A69ABFFCB2C38DC0DC923DB7918&originRegion=europe-west-1&originCreation=20211115102414>, 27. 10. 2021.
- Primorac Željka, Barun Mara, *Zaštita prava putnika u zračnom prijevozu*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2021.
- Roy Shohini, „Economic Impact of Covid-19 Pandemic“, доступно на адреси: https://www.researchgate.net/profile/Shohini-Roy/publication/343222400_ECONOMIC_IMPACT_OF_COVID-19_PANDEMIC/links/5fa1e11e92851c14bc036d68/ECONOMIC-IMPACT-OF-COVID-19-PANDEMIC.pdf, 29. 10. 2021.
- Трајковић Миодраг, *Међународно ваздухопловно право*, Правни факултет у Београду – Југословенски аеротранспорт, Београд, 1999. (Trajković Miodrag, *Međunarodno vazduhoplovno pravo*, Pravni fakultet u Beogradu – Jugoslovenski aerotransport, Beograd, 1999)
- Fox Sara Jane, Martin-Domingo Luis, „EU air passengers’ rights past, present, and future: In an uncertain world (Regulation EC 261/2004: Evaluation and case study)“, *Journal of Air law and Commerce*, Nr. 2/2020.

Цветковић Михајло, „Начело једнаке вредности давања у уговорном праву“, *Зборник радова Правној факултету у Нишу*, бр. 52/2008. (Cvetković Mihajlo, „Načelo jednake vrednosti davanja u ugovornom pravu“, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Nišu*, br. 52/2008)

Svetislav JANKOVIĆ, PhD

Assistant professor at the University of Belgrade Faculty of Law, Serbia

LEGAL CONSEQUENCES OF THE DISTURBANCES IN AIR TRAFFIC CAUSED BY THE COVID-19 CRISIS

Summary

In the article, the author considers special legal regime of liability of an air carrier in the circumstances of the corona pandemic. Author is focused on the air traffic's disturbances which are, mainly, manifested in the cancellation of flight and, consequently, to the appropriate rights of passengers. The basic problem which is targeted by the author is the legal qualification of the corona crisis and, in short, deciding whether corona crisis has an attribute of force majeure. It has been derived a conclusion about corona crisis as some kind of social force majeure, especially having regard to state's measures of limiting of movement of people across the border. In order to make passengers rights in these circumstances more certain, the European Commission enacted the official interpretation of the several regulations which are dedicated to rights of passengers. The most important right in that official interpreted act is the right to reimbursement which in a concrete sense, means to return sum which passenger previously paid for a ticket.

Key words: *Limitation of Movement of People. – Coronavirus. – Disturbances in Air Traffic. – Reimbursement of Ticket Cost. – Unilateral Termination of Contract.*

Датум пријема рада: 19. 11. 2021.

Датум прихватања рада: 5. 12. 2021.