

Др Душанка Ј. Бурђев, редовни професор
Универзитет у Новом Саду
Правни факултет у Новом Саду
ddjurdjev@pf.uns.ac.rs

ЕКСКЛУЗИВНОСТ МОНТРЕАЛСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ И КОМУНИТАРНО ПРАВО¹

Сажетак: *Правно регулисање права путника и њихове заштите је у ЕУ регулисано Монтреалском конвенцијом из 1999. године коју је ЕУ ратификовала и тако укључила у комунитарно законодавство. Међутим, осим те заштите, комунитарним прописима и то пре свега уредбама, проширена су права корисника ваздушног саобраћаја. Чињеница да постоји међународна конвенција која се примењује на међународни ваздушни превоз али и на ваздушни превоз унутар држава чланица ЕУ, али и комунитарно право за исту врсту односа, а то су права путника, као и то да се садржински разликују у појединим питањима, довела је до тога да се постави питање да ли Монтреалска конвенција има ексклузивну примену? Осим тога, садржина Уредбе којом се регулишу права путника захтева додатна објашњења, јер има недовољно јасних одредаба и појмова који доводе до различитих судских пресуда.*

Кључне речи: *ексклузивност Монтреалске конвенције, Судска пракса Европског суда правде, Уредба 261/2004.*

1. Заштита права путника у ваздушном саобраћају у праву ЕУ и Србије

Правно регулисање права путника и њихове заштите је у ЕУ регулисано Монтреалском конвенцијом из 1999. године коју је ЕУ ратификовала и тако укључила у комунитарно законодавство. Међутим, осим те заштите, комунитарним прописима и то пре свега уредбама, проширена су права корисника ваздушног саобраћаја. Чињеница да постоји међународна кон-

¹ Рад је настао као резултат истраживања на пројекту: »Теоријски и практични проблеми стварања и примене права (ЕУ и Србија)«, који се реализује на Правном факултету у Новом Саду .

венција која се примењује на међународни ваздушни превоз али и на ваздушни превоз унутар држава чланица ЕУ, али и комунитарно право за исту врсту односа, а то су права путника, као и то да се садржински разликују у појединим питањима, довела је до тога да се постави питање да ли Монреалска конвенцијом има ексклузивну примену? Ставови судске праксе су у одговору на ово питање различити. Питање које се поставља у судској пракси је ако превозилац није одговоран по Монреалско конвенцији, може ли се поднети захтев по Уредби или локалним прописима и да ли су правила Монреалске конвенције ексклузивна у односу на друге прописе.

Осим тога, садржина Уредбе којом се регулишу права путника захтева додатна објашњења, јер има недовољно јасних одредаба.

2. Да ли Монреалска конвенција има ексклузивну примену?

2.1. Монреалска конвенција из 1999. године

Монреалска конвенција је постала саставни део права Европске уније, јер је ЕУ као ентитет ратификовала Монреалску конвенцију.²

ЕУ је 2001. потврдила Монреалску конвенцију а њене државе чланице су постале уговорне стране Монреалски конвенције. Монреалска конвенција примењује на међународни ваздушни превоз али и на ваздушни превоз унутар држава чланица ЕУ. Савет ЕУ је истакао да је корисно за авиокомпаније да послују под униформним и јасним правилима у погледу одговорности за штету и да она треба да буду иста као и за треће земље потписнице Монреалске конвенције.

Ова Конвенција се примењује на све међународне авио превозе лица, пртљага и робе, при чему међународни карактер добија онај превоз код кога се, сходно споразуму странака, место укрцаја и место одређења, без обзира да ли има прекида и претовара, налази на територији две стране уговорнице (потписнице Конвенције), или на територији само једне стране уговорнице, ако је уговорено место заустављања на територији друге државе, чак и ако ова није страна уговорница.³

² Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention) *Official Journal L 194*, 18/07/2001 P. 0039 0049 CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES.

³ Филиповић, Велимир, Монреалска конвенција из 1999. о међународном зрачном пријевозу ступила на снагу, Зборник Правног факултета у Загребу. Год. 54, бр. 1 /2004; Иванка Спасић, Монреалска конвенција-нова конвенција у међународном ваздухопловном праву, Право –теорија и пракса бр. 9/2001, стр. 49.; McKay Cunningham, Arizona Summit Law School, 2008 VANDERBILT JOURNAL OF TRANSNATIONAL LAW

Предвиђен је двостепени ниво одговорности за смрт и телесне повреде путника који на правичнији начин мири интересе авио компанија и путника у случају накнаде штете. Кад се одговара за смрт или телесне повреде путника уведен је принцип објективне одговорности и то за износ штете до 100 000 СДР одговара се по принципу објективне одговорности, дакле самом чињеницом да је настала штета и узрочна веза између настале штете и радње превозиоца и не може се ослободити ове одговорности, нити је ограничити. Према члану 20. Конвенције може се ослободити одговорности само ако докаже да је штету проузроковала или њеном настанку допринела непажња или друга противправан радња, пропуст лица које трази накнаду. Ова одредба о ослобођењу превозиоца од одговорности обухвата оба степена одговорности. Међутим одговорност по принципу објективне одговорности у овом конкретном случају не даје могућност на позивање на уобичајене разлоге за ослобођење од одговорности као што су виша сила и радње трећих, чиме је одговорност ваздушног превозиоца максимално поштрена. Уколико је штета по путнику виси од износа од 100 000 СДР превозилац одговара по принципу претпостављене субјективне одговорности, дакле уколико постоји његова кривица, при чему је она претпостављена. У овом другом случају, превозилац може да докаже одсуство своје кривице а уколико транспортер не докаже да није крив његова одговорност је неограничена и надокнађује стварно претрпљену штету.

Битно је нагласити да се границе одговорности ваздушног превозиоца за смрт, телесну повреду као и за штете на пртљагу и због кашњења, може редовно ревидирати и то сваких 5 година с обзиром на висину инфлације у том периоду. Тако је 2009. године извршена ревизија повећањем за 13,1%.⁴

У члану 28. Монреалске конвенције предвиђена је обавеза ваздушног превозиоца да у случају смрти или телесне повреде путника исплати предујам оштећеном ако је таква обавеза предвиђена националним правом ваздушног превозиоца. Таква исплата предујма не значи признање одговорности ваздушног превозиоца и може бити урачуната у коначни износ накнаде штете.

У члану 50. је предвиђено увођење обавезног осигурања одговорности ваздушног превозиоца. Тако је одговорност превозиоца осигурана до

Vol. 41:1043, The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover For Mental Injuries? http://works.bepress.com/mckay_cunningham/1, THE MONTREAL CONVENTION: CAN PASSENGERS FINALLY RECOVER FOR MENTAL INJURIES? , стр 42.; Djurdjev Dusanka , Saobraćaj I održivi razvoj , Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu, vol 46, br 1 , 2012 str 131-148

⁴ Отуда је износ сада 113 100 СПВ< уместо ранијих 100 000 СПВ.

висине 100 000 СПВ што олакшава исплату путнику а финансијски расте-ређује превозиоца. Ова решења иду у прилог развијеним државама. Начело претпостављене кривице задржано је само код одговорности за штету од закашњења код превоза путника, регистрованог пртљага и робе. Штета мора бити искључиво резултат несреће у авиону или да је настала током укрцаја или искрцаја из авиона..

У односу на претходни варшавски систем постигнута је далеко већа равнотежа интереса и заштита путника. Монреалска конвенција је на задовољавајући начин решила главна питања ваздухопловног превоза. Међутим, постављају се још нека питања о којима судска пракса нема јасан став.⁵

Поред бројних предности Монреалске конвенције, кључна мана је што се односи само на одређене врсте штета које настају у одређеном временском периоду . Чланом 17. је предвиђена одговорност авиокомпанија за штету и то телесне повреде и смрт путника, ако настану као последица несрећног случаја у авиону или током укрцаја или искрцаја путника. Психичке повреде нису предвиђене у формулацији члана 17. Монреалске конвенције и поводом питања могу ли се психичке повреде надокнађивати. Према Монреалској конвенцији било је различитих судских пресуда. Могло би се рећи да је у судској пракси појам “телесна повреда” схваћено тако да је могућа накнада и психичке повреде ако је она последица физичке повреде, телесне повреде. Детаљна анализа преговора који су претходили изради Монреалске конвенције показују да су се размишљана кретала од традиционалних по којима појам ”телесна повреда“ треба буквално тумачити , преко супротних (Француска) да појам телесна повреда укључује и психичке повреде без условљавања везе између ових двеју, па до средњег решења по коме појам телесна повреда обухвата и душевне, али само ако су последица физичких повреда.⁶

Осим заштите путника која је регулисана правилима о накнади штете у случају смрти, телесне повреде и других здравствених оштећења, штете на пртљагу и штета због закашњења Монреалској конвенцији , предвиђена је и шири заштита права путника следећом Уредбом.

⁵Müller-Rostin, W.: “Diplomatische Konferenz über die Modernisierung des Warschauer Abkommens”, ZLW (48) бр.3, 1999., стр. 325. Отуда је износ сада 113 100 СПВ уместо ранијих 100 000 СПВ; M. Clarke, Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what the change be? Transportrecht, 11/12, 2003, стр. 436-443.

⁶Душанка Ђурђевић, Појам несрећног случаја и телесна повреда путника у ваздушном саобраћају, Зборник радова Правног факултета у Новом Саду, 2/2014, стр 77-93.

2.2. Уредба о утврђивању заједничких правила у вези с накнадом и помоћи путницима у случају ускраћивања укрцаја и отказивања или других кашњења летова 261/2004⁷.

Овом Уредбом се регулишу минимална права путника без обзира на њихово држављанство у случајевима ускраћеног укрцаја (denied boarding), отказаног лета (cancelled flight) и дужег кашњења лета у поласку (long delay). Услов је да се то догодило на лету из ваздушне луке на територији ЕУ у било коју ваздушну луку у или изван ЕУ или на лету из треће државе нечланице ЕУ у ваздушну луку на територији ЕУ, при чему у овом последњем случају летом мора управљати ЕУ превозилац.

Уредбом се детаљно регулишу права путника у сваком од наведених случајева, када ваздушни превозилац није уредно испунио своју обавезу.

Пошто у Монреалској конвенцији нису садржана правила о ускраћеном укрцају и отказивању лета, а постоје правила за случај кажњена, примена ове Уредбе је у пракси изазвала извесне проблеме, јер се поставило питање њеног односа према Монреалској конвенцији.⁸ Док би дословним тумачењем Монреалске конвенције могли закључити да ова конвенција омогућава авио компанијама да избегну одговорност за ускраћени укрцај и отказивање лета. Уредба предвиђа правила о одговорности и за ове случајеве. Има мишљења да ускраћени укрцај и отказивање лета не стварају одговорност за авиокомпаније јер нису регулисана Монреалском конвенцијом. Ове разлике су биле добар основ за дијаметрално супротна тумачења судова. Пошто је јасно да Монреалска конвенција и Уредба примењују различите стандарде, мора се утврдити статус Монреалске конвенције унутар правног поретка ЕУ.

Монреалска конвенција је постала саставни део правног поретка ЕУ и обавезујућа је за институције ЕУ. Често се расправља да ли међународни споразум, закључен од стране ЕУ може да оспори валидност секундарне легислативе ЕУ.

Ваздушни оператери су оспорили могућност примене Уредбе, позивајући се на члан 29. Монреалске конвенције. У члану 29. Монреалске конвенције се каже: “ Код превоза путника, пртљага и робе, сваки поступак за накнаду штете, без обзира да ли је заснован на овој конвенцији, уговору,

⁷ Regulation EU No 261/2004. of the European Parliament and of the Council of 2004 establishing common rules on compensation to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights OJ L 2004 ,46.

⁸ Члан 19. Монреалске конвенције регулише кашњење а члан 6. Уредбе регулише кашњење такође, али чланом 4. регулисан је ускраћени укрцај, чланом 5. отказивање лета што није предвиђено Монреалском конвенцијом.

кривици или другом основу, може да се покрене једино у складу са условима и ограничењима одговорности утврђеним овом конвенцијом, без прејудуцирања питања ко су лица која имају право да покрену парницу и која су њихова права. У сваком таквом поступку, казнене, моралне или ма које друге ненадокнадиве штете нису наплативе.” Ефекат ове одредбе је споран и различита су тумачења.⁹

Питање које се поставља у судској пракси је ако превозилац није одговоран по Монреалској конвенцији, може ли се поднети захтев по Уредби и да ли су правила Монреалске конвенције ексклузивна, односно да ли Монреалска конвенција искључује могућност тужбе по Уредби или локалним прописима, када захтев не одговара условима Монреалске конвенције.

Члан 29. Монреалске конвенције неки аутори тумаче као прилог доктрини ексклузивитета која се јавила седамдесетих година прошлог века и у међународном ваздухопловном праву се искристалисала 1996. у *case Sidhu v British Airways*.

У овом случају путник је тражио накнаду штете за психичке повреде настале током три месеца заробљеништва у Кувајту и Ираку током Заливског рата кад је авион *British Airways* остао заробљен на аеродрому. У случају психичке повреде која није регулисана у Монреалском конвенцијом тј. не даје се накнада штете за ову врсту повреда. Став је британског Дома Лордова, да путник не може остварити право које није предвиђено Монреалском конвенцијом и да се не даје накнада штете за ову врсту повреда.¹⁰

Годину дана касније Врховни суд САД је потврдио став о ексклузивности Монреалске конвенције у *case El Israel Airlines v Tseng*.¹¹

У овом случају тужилац је путник *Tseng* који се укрцао на авион *El Al Israel Airlines* на лет од Њујорка за Тел Авив и био је подвргнут грубој безбедносној провери приликом које је доживео психички стрес. Тужио је авиокомпанију за незаконито хапшење које је било без телесних повреда али је довело до психичког стреса и то пред њујоршким судом. Пред судом се поставило питање да ли Варшавска конвенција искључује могућност тужбе за психичку повреду по локалном праву? Суд је сматрао да Варшавска конвенција искључује могућност тужбе по локалном праву ка-

⁹ Elmar Giemulla, Ronald Schmid (ed.) *Montreal Convention Commentary*, The Hague, Kluwer Law International, 2006; dr Jeremias Prassl, *Reforming Air Passenger Rights in the European Union*, <http://eutopialaw.com/2013/03/21/reforming-air-passenger-rights-in-the-european-union/>

¹⁰ *Case Sidhu v British Airways PLC* [1997] AC 430.) fus nota (Weigand, Tory A. "Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention." *American University International Law Review* 16, no. 4 (2001): 891-968.

¹¹ US Supreme Court in *El Al Israel Airlines Ltd v Tseng* 525 US 155 (1999).

да захтев не одговара условима из Конвенције и да Конвенција има ексклузивну примену. Даље, судије наводе да се тешко може замислити да су творци варшавске конвенције желели да превозиоце подвргну различитим неунифорним правилима о одговорности појединих држава потписница Конвенције.

Амерички Врховни суд је закључио да путник нема право на накнаду штете по локалном закону када потраживање не одговара условима Монреалске конвенције.. Путник не може добити накнаду штете по локалном закону за случајеве који нису обухваћени чланом 17. Монреалске конвенције. То значи да је примена Конвенције ексклузивна у односу на друге прописе и да се не може подносити тужба по локалном праву.¹² С обзиром да су задржани чланови којима се регулишу ова питања у Варшавској конвенцији и у Монреалској, остао је исти проблем.

Ваздушни оператери оспоравају примену Уредбе позивајући се на члан 29. Монреалске конвенције јер имају пре свега економски интерес да избегну шире могућности за одговорност, односно инсистирају на томе да Монреалска конвенција има ексклузивну примену.¹³ Међутим, насупрот овим ставовима значајни су супротни ставови Европског суда правде (EJEU).

У случају Case 344/04 ex parte IATA Суд је заузео став да Монреалска конвенција не искључује могућност примене Уредбе. Поводом захтева Врховног суда Енглеске и Велса за претходно питање, пред којима су IATA и ELFAA побијали ваљаност Уредбе 261/2004, Европски суд правде је потврдио да Уредба није у супротности са Монреалском конвенцијом и да се њом не крши начело пропорционалности. Мере заштите путника утврђене Уредбом не показују се “очигледно непримереним” с обзиром на законодавство ЕУ, већ управо супротно, осигуравају високу заштиту путника.¹⁴

Европски суд правде је сматрао да би било погрешно претпоставити да су аутори Монреалске конвенције намеравали да заштите ваздушног превозиоца од било каквог другог облика интервенције и утврдио да су од-

¹²Karin Paulsson ,Passenger Liability, according to the Montreal Convention ,Thesis 30 credits Eva Lindell-Frantz Air Law Autumn 2009. <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1561100&fileId=1565526>

¹³Kevin Bartlett, The exclusivity principle and the Montreal Convention, Australia 2014,Cooper grace Ward, <http://www.cgw.com.au/publication/the-exclusivity-principle-and-the-montreal-convention/>

¹⁴ C-344/04, IATA and ELFAA v Department for Transport (2006) ECR I-403) Case C-344/04 ex parte IATA and ELFAA <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62004CJ0344:EN:PDF>

редбе о непосредној помоћи и нези из Уредбе 261/2004 у складу са Монреалском конвенцијом. IATA и ELFAA су оспориле основ за примену Уредбе. IATA окупља 270 авиокомпанија из 130 држава и покрива 98% промета путничког саобраћаја, док је ELFAA асоцијација европских нискотарифних превозилаца која заступа интересе 10 нискотарифних компанија из 9 европских држава. Оспорили су да Велика Британија може да промени Уредбу и то пред Вишим судом правде Енглеске и Велса. Овај Суд се обратио Суду правде ЕУ (Court of Justice of the European Union). Процесно питање је било у вези са надлежношћу националних судова држава чланица да ли они могу да оцењују ваљаност комунитарних аката тј. да ли могу да се примене члан 267. Уговора о функционисању Европске уније, који треба да осигура униформну примену закона заједнице од стране националних судова. Сматра се да би различити ставови националних судова у оцени акта Заједнице могли да угрозе јединствен правни поредак Заједнице и подрију правну сигурност

Што се тиче усклађености Уредбе са Монреалском конвенцијом, Суд правде ЕУ је утврдио да Монреалска конвенција која регулише и питања одговорности превозника за случај кашњења, обавезује Заједницу. Суд сматра да Монреалска конвенција уређује услове под којима се може остварити накнада штете за кашњење а помоћ и “брига” за путнике. Уређена прописима Заједнице чине стандардизоване и непосредне мере компензације. Ове мере нису међу мерама које предвиђа Монреалска конвенција и не може да се сматра да су недоследне Монреалској конвенцији.

Упркос значајном отпору из ваздухопловне индустрије Европски суд правде је више пута потврдио ово тумачење члана 29. Монреалске конвенције.

Потврда овог става су и Case 581/10 Nelson TUI Tral IATA I Case 629/10 где је Европски суд правде утврдио да одредбе Уредбе 261/2004 за накнаду штете путницима у случају кашњења или отказаног лета нису биле у супротности са Монреалском конвенцијом, већ комплементарне режиму заштите путника.¹⁵

2.3. *Како тумачити поједине појмове у Уредби?*

Осим проблема у вези односа Монреалске конвенције и ове Уредбе, друга врста тескоба у примени Уредбе настала је због недовољно јасних појмова који се у њој користе. Као и многи други унификацијски акти, и

¹⁵Jeremias Prassl, 'Reforming Air Passenger Rights in the European Union' (2014) 39 *Air and Space Law*, Issue 1, pp. 59–81 <http://www.kluwerlawonline.com/abstract.php?id=AILA2014003>

ова Уредба има недостатке недовољно јасних и недефинисаних појмова, који се у пракси могу различито тумачити.

Један од њих је појам “лета”. Интересантна је судска пресуда Европског суда у случају C-173/07 Schenkel у коме је путник из Немачке резервисао повратни лет преко Emirates Airlines на путовању Диселдорф-Манила. На повратку, лет из Маниле је отказан и путник је стигао у Диселдорф са два дана закашњења. Питање је било да ли “лет” обухвата лет од места поласка до места одредишта и натраг? Суд је у овом случају закључио да појам лета у Уредби треба тумачити тако да се подложно и повратно путовање не могу сматрати као један лет, тако да у конкретном случају Emirates Airline не могу да се сматрају превозиоцем. Заједнице у смислу Уредбе и немају обавезу накнаде штете путнику (нису одговорни јер иду из треће државе нечланице Филипини).¹⁶

У случају **ускраћеног укрцаја**, а то се дешава када због превеликог броја резервација, путнику неоправдано буде ускраћен улазак, предвиђен је као први корак да превозилац понуди путнику добровољни одустанак од своје резервације а за узврат му понуди неке погодности (поклон ваучер за било који свој лет до одређеног износа какао би га подстакла да одустане од лета) или да путовање обави првим могућим следећим летом при чему путник има право на бесплатан оброк, смештај, док чека нови лет, или да одустане уз повраћај плаћене превознине.¹⁷ У члану 2(j) дефинише се појам “ускраћени укрцај” који значи ускраћивање укрцаја на лет путницима упркос њиховом предочењу за укрцај у складу са условима из члана 3. став 2. Уредбе, осим у случајевима када постоје оправдани основи да им се ускрати укрцај, било из здравствених разлога, сигурности или заштите или неодговарајуће путне документације).

Ако је путнику дефинитивно ускраћен укрцај он има право на накнаду за ускраћен укрцај у паушалном износу који зависи од дужине лета и да ли је лет у ЕУ или изван (од 250 евра за све летове до 1500 км, 400 евра за летове унутар ЕУ дуже од 1500 км и све друге летове од 1500 до 3500 км као и 600 евра за дуже летове од 3500км).

У случају **отказаног лета** важно је правити разлику да ли је отказивање оправдано или не. Ако превозилац благовремено откаже лет и о томе обавести путника овај има право на повраћај превознине или да сачека следећи лет. Тек ако превозилац не откаже лет на време и томе не обавести путника, путник има право на накнаду која зависи од дужине лета (ви-

¹⁶Case -173/07 Schenkel fus nota C-173/07 Emirates Airlines- Direktion fur Deutschland v Diether Schenkel (2008) ECR I -5237.

¹⁷Члан 4. Уредбе.

ди горе износе), право на повраћај превознине или преусмеравање на други лет као и право на помоћ, храну, преноћисте.¹⁸

Оно што може да створи проблем у пракси је формулација члана 5/3 Уредбе у којој се каже да превозилац није обавезан да исплати накнаду ако докаже да је отказивање лета проузроковано изванредним околностима које нису могле бити избегнуте ни у случају предузимања свих разумних мера. Поставило се питање шта су “изванредне околности”. У преамбули Уредбе се наводе примери ради политичке нестабилности, метеоролошки временски услови, сигурносни разлози итд.

Ово питање је важно, јер се ваздушни превозиоци често позивају на “техничке проблеме” тј. техничке недостатке као изванредне околности. У случају *C- 549/07 Wallantin –Hermann v. Alitalia*. Европски суд је заузео став да технички недостатак авиона није изванредна околност која даје право на ослобађање од одговорности.¹⁹

Ово је логичан став, јер су изванредне околности догађаји који се подводе под вишу силу и оно што потиче од рада авиона не може бити квалификовано као виша сила. Виша сила мора имати поред елемента изванредности и непредвидљивости и спољашњи карактер догађаја у односу на делатност а то нема технички недостатак, напротив он потиче из делатности превозиоца, за коју он мора и да одговара. Технички недостатак би се уз елементе непредвидљивости и изванредности догађаја као “унутрашњи” догађај који има везе са делатношћу превозиоца, могао окарактерисати као “случај”, а он није разлог за ослобођење у систему објективне одговорности.

Други *Case C12/11, McDonagh v Ryanair Ltd [2013] ECR* даје одговор на питање да ли ванредне околности значе само да авио превозник нема одговорност по члану 7. Уредбе а то је одштета у паушалном износу ако је до отказивања лета дошло због ванредних околности која је од 250 до 600 евра зависно од дужине лета, или се то ослобађање од одговорности односи и на члан 9. који регулише право на помоћ (оброци, смештај у хотелу, ...)

Путница *Ms Donagh* је била један од путника на лету Фаро (Португалија) за Даблин (Ирска) који је био заказан за 17. април 2010. године. Лет је отказан због делимичног затварања ваздушног простора, јер је прорудио вулкан на Исланду, и постојала је повећана опасност за авио саобраћај. Гђа *Ms Donagh* је остала у месту Фаро до 24. априла када је био обезбеђен нови лет и за то време авио компанија Рунар није обезбедила помоћ (бесплатан оброк, смештај...). Путница је тужила суду у Даблину авиокомпанију и тражила накнаду трошкова у износу од 1 139 евра на име трошкова

¹⁸Члан 5. Уредбе и члан 2. (л) Уредбе: Отказивање лета значи отказивање лета који је претходно био заказан и на којем је најмање једно место било резервисано.

¹⁹ Фус нота(Ц-549/07, (2008) ЕЦР И-11061)

које је имала у периоду од 17. до 24. априла, позивајући се на ту обавезу авиокомпаније према члану 5(1) чл. 9. Уредбе 261/2004.²⁰

Суд у Даблину је тражио од Суда правде ЕУ мишљење да ли затварање ваздушног простора премашује ванредне околности и ако превазилази да ли та чињеница искључује одговорност авиокомпаније по члану 5. и 9. Уредбе. Такође је постављено питање да ли ако постоји обавеза да накнади трошкове помоћи по члану 5. и 9. Уредбе то може бити временски и новчано ограничено.

Решење у конкретном случају је зависило од тумачења “ ванредне околности” које нису могле да буду избегнуте чак и кад су предузете све разумне мере. Компанија Рунар је тврдила да се ради о “посебним ванредним околностима “ које ослобађају у сваком случају компанију од одговорности, па према томе и од обавезе пружања неге према члану 5. и 9. Уредбе. Супротан став је тумачење Суда правде ЕУ.²¹

Суд правде ЕУ је у одлуци из 2013. године дао тумачење примене Уредбе 261/2004. Након најновијих покушаја авио компанија да онемогуће примену Уредбе због наводне несагласности са Монреалском конвенцијом и општим правним принципима права ЕУ о пропорционалности и недискриминацији, Суд је заузео став: да ЕУ право не познаје посебну категорију “посебне ванредне околности”, него само: ванредне околности”. У конкретном случају ради се о ”ванредним околностима” која не ослобађа авио превозиоца да пружи помоћ путнику према члану 5. и 9. Уредбе. Такође, не постоји временско и новчано ограничење али износ накнаде не може бити неспразан а то чени национални суд. Ово је био аргумент неким ауторима да Уредба није у супротности са Монреалском конвенцијом и да оба инструмента могу да се примене. Европски суд правде је пратио овај став истичући да је постојање Монреалске конвенције и Уредбе добро.

Суд је такође констатовао да појам “ванредне околности” није прецизно дефинисан Уредбом. У једној ранијој судској пресуди Case 549/07 Wallentin v Alitalia, дефинише се да је то ”догађај који није својствен нормалном обављању делатности превозиоца и изван је стварне контроле превозиоца због своје природе и порекла”.²²

У погледу **кашњења лета у поласку** путник алтернативно може имати право на негу (бесплатан оброк...или смештај у случају дугог кашње-

²⁰Члан 5. Уредбе регулише отказивање лета а члан 9. право на помоћ (оброке, смештај у хотелу, превоз између ваздушних лука до хотела...)

²¹Court of Justice of the European Union PRESS RELEASE No 8/13Luxembourg, 31 January 2013 Press and Information Judgment in Case C-12/11 <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2013-01/cp130008en.pdf>

²²C-549/07 Wallentin-Hermann v Alitalia, judgment of 22 December 2008.

ња) или право на враћање новца тј. превознине ако лет касни пет и више сати а путник одлучи да одустане од лета. Путник нема право на новчану накнаду.²³ У погледу решења о кашњењу из Монреалско конвенције чланом 19. је предвиђено да је превозилац одговоран за штету проузроковану кашњењем у превозу по принципу претпостављене субјективне одговорности. Циљ члана 6. Уредбе је други а то је да пружи помоћ путницима у случају кашњења без обзира на то да ли је настала штета, док се према Монреалској конвенцији тражи да је због закашњења настала штета, узрочна веза између штете и закашњења и онда је могућа накнада штете.²⁴

Има аутора који сматрају да се ради о строгој објективној одговорности, али нама је ближе становиште да се у Уредби не тражи да је штета настала, нема потребе да се утврђује узрочна веза између штете и закашњења, нема накнаде штете него се даје помоћ за насталу чињеницу закашњења.²⁵

Суд је заузео став да прекомерно кашњење може да изазове две врсте штета. Прво, може изазвати штету која је готово идентична за сваког путника а обештећење је у виду стандардизоване и непосредне помоћи за све кроз обезбеђење пића, хране, смештаја...

Друго, путници који претрпе штету индивидуално је утврђују и накнада може бити само на индивидуалној бази и остварива према Монреалској конвенцији. Суд је закључио да је Уредба другачији облик интервенције и Монреалска конвенција и Уредба су одвојени инструменти, нема преклапања, па према томе нема ни сукоба.

Следећи случај показује проблем у тумачењу појмова који се користе у Уредби као и став суда о томе да Монреалска конвенција нема ексклузивну примену.²⁶

²³Члан 6. Уредбе.

²⁴И о правној природи одговорности у Уредби не постоје јединствена мишљења, Док је за Монреалску конвенцију члан 19. јасан и предвиђа претпостављену субјективну одговорност превозиоца за штете због закашњења, код Уредбе није јасно. Став 14 Уредбе предвиђа: У складу са Монреалском конвенцијом, обавезе стварних ваздушних превозилаца требале би бити ограничене или у потпуности искључене када је догађај проузрокован изванредним околностима које се нису могле избећи нити предузимањем свих одговарајућих мера. Такве се околности могу посебно појавити у случајевима политичке нестабилности, метеоролошких услова који онемогућују извођење предметног лета, безбедносних ризика, неочекиваних недостатака по питању сигурности лета и штрајкова који утичу на операције страних ваздушних превозилаца.

²⁵ Види више: Kevin Bartlett, *The exclusivity principle and the Montreal Convention*, Australia 2014, Cooper grace Ward, <http://www.cgw.com.au/publication/the-exclusivity-principle-and-the-montreal-convention/>

²⁶European Union: EU Regulation 261 And Compensation For Delay-The Advocate General's Opinion in the references re Sturgeon, John Balfour, Peter Macara,

У случају *Sturgeon v Condor* и случају *Bock and Lepuschitz v Air France*²⁷ ради се о заједничким тужбама поводом којих су донете пресуде које су изазвале изненађење у ваздухопловној индустрији и академским круговима.

У случају породице Стургеон путници су након пријаве за лет обавештени да је њихов лет отказан па су се сутрадан јавили на лет који је такође био отказан, па су на одредиште стигли са 25 сати кашњења.

У другом случају *Bocka and Lepuschitz* радило се такође о отказивању лета где су путници стигли на одредиште са 22 сата кашњења.

Пред националним, а то су у ова два случаја били немачки и аустријски судови, те ситуације су тумачене као “кашњење” а не као “отказивање” лета. Зато су адвокати страна у спору поставили питање Европском суду правде у вези тумачења Уредбе 261/2004. Питања су се односила на то да ли кашњење од 22 сата у поласку може да се тумачи као кашњење у смислу члана 6. Уредбе и да ли се кашњење и отказивање лета разликују у дужини кашњења?

Друго питање је било када се ради о отказивању лета а не кашњењу и да ли је за тумачење појма отказан лет битно да ли је превозилац одустао од извршења лета?

Пошто Уредба не дефинише права путника на накнаду у случају кашњења лета у поласку, него само за отказивање лета, Суд је разграничио појмове кашњење и отказивање на следећи начин.

Члан 6. Уредбе може се тумачити да се лет сматра закаснелим ако је обављен у складу са првобитним планом а стварно полетање касни у односу на ред летења док се о отказаном лету ради кад изостане лет који је планиран. Став суда је да се лет у кашњењу не може сматрати отказаним летом само на основу дужине кашњења, чак да је оно знатно. Суд је утврдио да отказ лета постоји кад је лет који касни пребачен (*rolled over*) на други лет.

Суд је у конкретним случајевима закључио да се кашњење лета не може сматрати као отказани лет, без обзира на дужину кашњења, ако је лет изведен у складу са планираним превозиоцем. Суд је оценио да путници имају право на накнаду у случају да лет касни ако су на крајње одредиште стигли најмање три сата касније од планираног лета. Суд је заузео став да се у погледу остваривања права на накнаду мора поступати на исти начин према путницима чији лет касни као и код отказаног лета и

<http://www.mondaq.com/x/186368/Aviation/EU+Regulation+261+And+Compensation+For+Delay+The+Advocate+Generals+Opinion+In+The+References>)

²⁷<http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&num=C-402/07> Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon and Alana Sturgeon v Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) and Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v Air France SA (C-432/07).

да имају право према члану 7. Уредбе на накнаду ако су стигли на одређено време са три сата закашњења. Суд правде је 2009. установио да путници којима су померени летови могу бити третирани на исти начин као и они којима су отказани летови што значи да имају право на надокнаду. Суд правде је тада одлучио да путници имају право на надокнаду од авиокомпанија због кашњења лета од 24 и 22 часа. Суд сматра да путници којима касни лет имају право на исти третман као и они којима је отказан у последњем моменту јер су и једни други претрпели исту штету – изгубљено време.

У образложењу пресуде такође стоји да је обавеза авиокомпанија да надокнаде штету путницима због кашњења лета, у складу са принципом правне сигурности што значи да и путници и компаније морају знати каква су им права и обавезе. Као још један аргумент, Суд је навео да се пресуда не односи на свако кашњење, већ само на дуга одлагања лета.

Суд правде реагује на захтев локалних судова чланица, али не одлучује о самом спору. На локалним судовима је да донесу пресуду у складу са одлуком Врховног суда, а важиће и за све будуће сличне случајеве.²⁸

Став је да Уредба 261/2004 треба да се тумачи да ваздушни превозилац има одговорност да плати накнаду штете путницима за кашњења од три и више сати која је предвиђена Уредбом и да таква обавеза није неспојива са Монреалском конвенцијом и принципом пропорционалности и правне сигурности. Принцип пропорционалности или сразмерности има за циљ да одреди врсту мере или одговарајуће средство које се у том случају може користити и значи да садржина и облик предузете акције. Уније не смеју прекорачити ону меру која је неопходна за остваривање циљева Уније.²⁹

Ово значи да су уговором о оснивању државе чланице преузеле обавезу да на Унију пренесу по обиму и врсти само она овлашћења која су неопходна за остваривање у њему одређених циљева задатака и у том смислу Унија располаже само додељеним овлашћењима. Уговором из Лисабона принцип пропорционалности је установљен као заједнички принцип коришћења додељених овлашћења, док су ближи услови дефинисани Протоколом о примени принципа супсидијарности и пропорционалности.

²⁸ <http://www.lexology.com/contributors/647/>

Simon Garrett, Timothy Ingham, Hannah Fletcher and David Walsh, Aviation: passenger compensation for delay, <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=90090550-1b6c-4991-ac67-24d8bca948d5>

²⁹ Члан 5. ст. 4. Уговора о Европској унији ”У складу са принципом пропорционалности, садржај и облик акције Уније не прелазе оквире који је неопходан за постизање циљева из уговора”.

Монтреалска конвенција је постала саставни део правног поретка ЕУ. Претходни проблем указују да је потребна реформа Монтреалске конвенције у смислу веће заштите. Уједно постојала су реална очекивања да се неки коришћени појмови као ускраћен укрцај, отказан лет, кашњење прецизније одреде.

Одговор је стигао у Предлогу Комисије ЕУ 2013. године за измену Уредбе 261/2004³⁰.

Доношење Уредбе 261/2004 је била једна од најзначајнијих акција у области заштите интереса путника и оцењује се као једна од најуспешнијих мера. Од измена Уредбе очекује се прво, дефинисање спорних појмова и то узимајући у обзир карактеристичне ставове судске праксе и друго, увођење нових мера којима се додатно штите права путника, нарочито мере у циљу ефикасне примене обавеза авиопревозника.

Предложено је да се члан 1. ажурира и прошири узимајући у обзир релевантну судску праксу. Појам "отказивање лета" сад експлицитно укључује летове који су кренули, полетели али касније су морали да скрену или да се врате на аеродроме поласка и то онако како је решено у Case 83/10 Rodriguez v Air France.

Члан 14. постојеће Уредбе не укључује директно обавезу да се пружи обавештење о стварном закашњењу или отказивању а предлог новог решење даје могућност да се ова информација мора дати најкасније 30 минута од настале ситуације.

Уредбом није директно предвиђено право путницима у случају кашњења на новчану накнаду штете, али је Case 402/07 установи ту праксу и у Предлогу нове Уредбе је регулисано право путника на новчану накнаду у случају кашњења. Нови члан 8. предвиђа право путника на лет преко друге авиокомпаније након кашњења од 12 сати.

Такође су предвиђена и нека нова правила као нпр. за мултимодални превоз, па се предлаже да се поље примене нове уредбе проширује на све видове превоза који се комбинују са ваздушним превозом. <http://eutopialaw.files.wordpress.com/2013/03/261.jpg>

Оцењује се да постојећа Уредба представља проблем због недоследне примене, јер је знатан број путника остао без очекиване накнаде па би доношење нове решило бројне проблеме.³¹

³⁰European Commission, COM (2013)130, 2013/0072 (COD)Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council amending Regulation (EC) No 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights and Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air)

*Dušanika J. Đurđević, Ph.D., Full Professor
University of Novi Sad
Faculty of Law Novi Sad*

Montreal Exclusivity versus EU Law

Abstract: *Current air law is a showcase of multilevel regulation. The rights and obligations of airlines and their passengers are governed both by the Montreal Convention and by EU Regulation 261/2004. The EU placed itself in a difficult position by adopting Regulation 261/2004 shortly after it had signed the Montreal Convention. Both instruments provide for different standards for liability. The issue is whether or not the rules in the Convention is exclusive.*

Key words: *Montreal exclusivity, decisions of the Court of Justice of the EU, Regulation EU No 261/2004*

Датум пријема рада: 16.03.2015.

³¹Dr Jeremias Prassl, Montreal Exclusivity versus EU law <http://eutopialaw.com/tag/avaiation>)