

*Милан Јанковић,*  
*судијски приправник, Окружни суд, Београд*

UDK 347.82

## **Одговорност уговорног и фактичког међународног ваздушног превозиоца - сукцесивни и чартер међународни ваздушни превоз -**

### **Резиме**

*Гвадалахарска конвенција даје решење проблема одговорности уговорног и фактичког међународног ваздушног превозиоца. Она користи уопштене термине »уговорни превозилац« и »превозилац«, не ограничавајући своју примену ни на једну врсту ваздушног превоза посебно. Улогу уговорног превозиоца имао би онај превозилац, који је уговор о превозу закључио, у своје име и за свој рачун. »Превозилац« из Гвадалахарске конвенције, био би онај превозилац који стварно обави превоз, по овлашћењу уговорног превозиоца. Питање одговорности превозилаца у оваквим ситуацијама, решава се доследном применом Гвадалахарске конвенције, која за овакве случајеве уводи принцип солидарне одговорности уговорног и фактичког превозиоца.*

**Кључне речи:** *ваздушни превоз, одговорност, уговорни превозилац, фактички превозилац*

### **Увод**

У пракси су чести случајеви да ваздушни превозилац са којим је корисник уговорио превоз, уместо да сам изврши уговорени превоз, повери извршење превоза другој авио компанији. Тада се јавља питање одговорности, тј. која од две авио

компаније одговара за штету насталу смрћу или телесном повредом путника, за кашњењем путника, уништењем, оштећењем, губитком или закашњењем пртљага и робе. Ово питање највише противречности изазива код међународног сукцесивног и чартер превоза ваздухом. Ово стога што, Конвенција за изједначавање извесних прописа о међународном преносу ваздухом из 1929 године (у даљем тексту Варшавска конвенција), а ни њене касније измене, у виду Хашког, Гватемалског (није ступио на снагу) и Монреалских протокола, нису регулисале ово питање.<sup>1)</sup>

Најсложенија ситуација је замена једног сукцесивног превозиоца другим. Оваква могућност није забрањена ни међународним конвенцијама нити националним законима, што је и логично, јер уговор о превозу ваздушним путем није уговор *intuitu personae*, а осим тога таква забрана би била противна и потребама брзог и ефикасног превоза ваздухом. Нешто мање тешкоћа ово питање изазива код замене једног чартер превозиоца другим и код замене превозиоца редовне линије чартер превозиоцем, услед чега се редовни превоз претвара у чартер. У оквиру овог рада нашу пажњу усмеравамо на објашњење солидарне одговорности уговорног и фактичког превозиоца у случају настанка штете, док ће ван његових граница остати детаљнија разрада правне природе, доказивања, ограничења одговорности, неограничене одговорности и ослобађања од одговорности ових превозилаца.

### Одговорност код сукцесивног превоза

Сукцесивни превоз је облик ваздушног превоз који се најчешће користи за превоз путника и робе на великим удаљеностима. Због тога у његовој реализацији учествују два или више превозилаца. Одавде је лако закључити, да је могућност замене једног превозиоца другим код ове врсте ваздушног превоза далеко израженија него код превоза који обавља један авио превозилац. Заменик задржава својство Варшавског превозиоца, као што и цео превоз остаје Варшавски, без обзира да ли је заменик авио компанија која има држављанство државе чланице Варшавске конвенције.<sup>2)</sup>

У таквом случају је главно питање који превозилац одговара за штету током превоза. Питање је необично важно, јер се одговор на њега тешко може добити из Варшавске конвенције. Решење питања одговорности првобитног (уговорног) и новог (фактичког) превозиоца се налази у тумачењу Конвенције којом се допуњује Варшавска конвенција за изједначавање неких правила која се односе на међународни ваздушни превоз који обавља лице које није уговорни превозилац из 1961 године (у даљем тексту Гвадалахарска конвенција).<sup>3)</sup> Превасходни циљ Гвадала-

1. Варшавска конвенција донета је 12.октобра 1929. године, ступила је на снагу 13. фебруара 1933.године, а Југославија је ратификовала 1931. године - »Службене новине КЈ«, број 124/1931;

2. Види члан 1. Варшавске конвенције;

харске конвенције је решење одговорности чартерера и чартер превозиоца као лица које стварно обавља превоз по овлашћењу чартерера. Гвадалахарска конвенција уводи појмове уговорног и фактичког превозиоца, тј. »уговорног превозиоца« и »превозиоца«, где овај последњи означава фактичког превозиоца.<sup>4)</sup> Члан I став б Конвенције каже да је »уговорни превозилац« лице које је савршена у уговору о превозу који је регулисан Варшавском конвенцијом и закључен са њеним или њеним представником.« У ставу ц члана I Конвенције, који је намењен за тумачење, каже се да, »превозилац« означава лице, које није уговорни превозилац и које, на основу овлашћења добијеног од уговорног превозиоца, врши целокупан превоз или део превоза предвиђеног у тачки б, али које у односу на тај део није сукцесивни превозилац у смислу Варшавске конвенције.«

Став б је у принципу јасан, док став с изазива противречности у тумачењу, јер каже да »превозилац« који врши целокупан превоз или део превоза предвиђеног у ставу б није сукцесивни превозилац у смислу Варшавске конвенције у односу на тај део превоза.« *Prima facie*, изгледало би да нема места примени ове одредбе на случај замене превозилаца код сукцесивног превоза. И више од тога, могло би се чак закључити да је замена и забрањена код сукцесивног превоза. Наравно, ово је само *prima facie*, јер је овакво тумачење става с члана I Гвадалахарске конвенције неспојиво са праксом, у којој се замена превозилаца код сукцесивног превоза нормално дешава. Осим тога, уколико би се ова одредба и протумачила као забрана, њој недостаје санкција, за случај да се забрана прекрши.

Правилно тумачење ове одредбе било би да се превоз, који од свог почетка није сукцесивни не може претворити у сукцесивни, тиме што фактички (нови) превозилац обави превоз на једном делу пута, а уговорни превозилац на другом делу пута. Ову ситуацију илуструје следећи пример: ако ЈАТ као превозилац са којим је уговор о превозу закључен, треба да обави превоз од Београда до Торон-

3. Гвадалахарска конвенција донета је 18.септембра 1961. године, ступила је на снагу 1.маја 1964. године, а Југославија је ратификовала 1978 године – »Службени лист СФРЈ«, Међународни уговори број 3/1978;

4. Овде треба напоменути, да када у случају сукцесивног (узастопног) превоза дође до замене једног од превозилаца, који је страна уговора о превозу, другим фактичким превозиоцем, то се практично чини тако што уговорни превозилац, који је по уговору требао и стварно да обави превоз закључује уговор о чартеру тј.закупу ваздухоплова са другом ваздухопловном компанијом. Када се закључи уговор о чартеру могуће је, да купац тј. чартерер заједно са ваздухопловом унајми и посаду истог превозиоца, чиме ће тај превозилац и заиста постати фактички превозилац. Међутим, могуће је да купац у закуп узме само ваздухоплов, којим ће управљати његова посада, у ком случају не може бити речи о ангажовању фактичког превозиоца, а то значи да уговорни превозилац остаје и даље једини (стварни) превозилац. Овако и R.Rodiere у Droit des transports, Paris, 1962, p.15, наведено према Миодраг Трајковић, Међународно ваздухопловно право, Београд, 1999, стр.287. У овом последњем случају, када купац узме у закуп ваздухоплов без посаде, па штета настане услед квара или каквог другог недостатка на закупљеном ваздухоплову, куподавац се има сматрати фактичким превозиоцем, те тако и солидарно одговорним са уговорним превозиоцем, који је узео ваздухоплов у закуп;

та, па он превезе путнике од Београда до Франкфурта, а од Франкфурта до Торонто их превезе Lufthansa, неће бити заснован сукцесивни превоз нити немачки превозилац постаје сукцесивни превозилац. Оно што је суштина ове одредбе, јесте да се заменом превозилаца не дира у већ засновни сукцесивни превоз. Наиме, у складу је са овом одредбом да фактички превозилац обави превоз на целом или делу пута, уместо једног од уговорних (првобитних) превозилаца. На овај начин, не може бити ни »umetnut« још један сукцесивни превозилац поред већ постојећих превозилаца. Такође, не заснива се подсукцесивни превоз уколико фактички (нови) превозилац обави превоз на једном делу пута једног од сукцесивних превозилаца, а тај сукцесивни превозилац обави превоз на другом делу пута, који у оквиру целокупног сукцесивног превоза отпада на њега. На пример, ако узмемо једну замисљену ситуацију где ЈАТ треба да изврши превоз од Београда до Париза, AIR France од Париза до Франкфурта, Lufthansa од Франкфурта до Њујорка, а PANAM од Њујорка до Торонто. Међутим, ЈАТ, због објективних околности, изврши превоз само до Рима, а од Рима до Париза то учини AL ITALIA. У оваквој ситуацији не можемо говорити о заснивању подсукцесивног превоза на релацији Београд-Париз, нити можемо рећи да је AL ITALIA постала нови сукцесивни превозилац, тиме што је извршила превоз на релацији Рим-Париз. Једини сукцесивни превозилац на релацији Београд-Париз остао је ЈАТ као уговорни превозилац, док је AL ITALIA само фактички превозилац на једном делу тог пута.

Што се тиче одговорности, она погађа оба превозиоца, и уговорног (првобитног) и фактичког (новог) превозиоца, што јасно произилази из Гвадалахарске конвенције. Тачније, члан VII Конвенције прописује, да се у вези са превозом који је обавио стварни превозилац, може подићи тужба за накнаду штете, према нахођењу тужиоца, или против стварног превозиоца, или против уговорног превозиоца, или пак против обојице, заједно или посебно. Дакле, јасно је да из овакве одредбе произилази солидарна одговорност два превозиоца. Конвенцијом није прописано право регреса, али оно произилази из природе солидарне одговорности. У другом делу члан VII Конвенције каже, да ако је тужен само један превозилац он има право да тражи од другог превозиоца да учествује у поступку пред надлежним судом, а дејства оваквог учешћа у поступку биће регулисана законом поменутог суда. Затим, члан III Гвадалахарске конвенције изједначава поступке и пропусте уговорног и фактичког превозиоца у погледу превоза који је обавио фактички превозилац и прописује, да се поступци и пропусти стварног превозиоца и његових агента у обављању њихове делатности у погледу превоза који је обавио стварни превозилац, сматрају поступцима и пропустима уговорног превозиоца и обратно.

Овакве прописе Гвадалахарске конвенције прво ћемо довести у везу са чланом 30. став 2. Варшавске конвенције, који регулише одговорност сукцесивних превозилаца у случају закашњења, смрти или повреде путника и каже, да путник или његови правни следбеници могу, подићи тужбу само против оног превозиоца за време чијег превоза је дошло до закашњења или незгоде која је проузроковала смрт или повреду путника.<sup>5)</sup> Из овога произилази да путник или његови правни

следбеници, у ситуацији када је до штете дошло за време превоза, који је обављао фактички превозилац, могу да туже уговорног и/или фактичког превозиоца. Док у ситуацији, када је до штете дошло, за време превоза који је обављао уговорни превозилац, могу да туже само, уговорног превозиоца.

Даље, чланове III и VII Гвадалахарске конвенције тумачимо у вези са чланом 30 став 3. Варшавске конвенције, који говори о одговорности сукцесивних ваздушних превозилаца у случају уништења, оштећења, губитка или закашњења при превозу пртљага и робе. Према овом члану, пошљаоцу је одговоран први превозилац, а примаоцу последњи. Међутим, када се зна на чијем делу пута од више сукцесивних превозилаца је штета настала, пошљаоцу су солидарно одговорни први превозилац и превозилац на чијем делу пута је штета настала, а примаоцу су солидарно одговорни, последњи превозилац и превозилац на чијем делу пута је штета настала.<sup>6)</sup> Овде разликујемо две ситуације. Прва је, када се не може утврдити на чијем делу пута је штета настала. Тада пошљалац може да тужи првог уговорног и/или фактичког превозиоца, ако уговорни превозилац није сам извршио превоз, а прималац може да тужи последњег уговорног и/или фактичког превозиоца, ако уговорни превозилац није сам извршио превоз. Друга ситуација је када се зна на чијем делу пута од више сукцесивних превозилаца је штета настала. Тада и пошљалац и прималац могу тужбом да захтевају накнаду штете од уговорног и/или фактичког превозиоца, ако су штета или закашњење настали за време превоза који је обављао фактички превозилац, а обојица могу захтевати накнаду штете само од уговорног превозиоца, ако је штета настала за време превоза, који је уговорни превозилац и стварно обавио. У овој ситуацији ће пошљаоцу солидарно са овим превозиоцима одговорати први превозилац, а примаоцу последњи.

Дакле, остаје немогућност да се тужи превозилац, који није први или последњи, а није познато на чијем делу пута је штета настала. *У оваквој ситуацији требало је дозволити могућности да оштећени туже било ког превозиоца или све превозиоце, дакле и уговорне и фактичке, који су учествовали у извршењу превоза за време кога се штета догодила.* Значи, уколико би тужилац (оштећени) оптварао да, подигне тужбу само против једног превозиоца, тај превозилац би у случају да исплати целокупну накнаду штете оштећеном, имао право на регрес против осталих превозилаца. Овакав став је у складу са тенденцијом објективизације одговорности ваздушног превозиоца у међународном ваздухопловном праву.<sup>7)</sup>

5. Види члан 30. став 2. Варшавске конвенције;

6. Мирко Васиљевић, Пословно право, Београд, 1999, стр.578; Члан 30. став 3. Варшавске конвенције;

7. Објективизација одговорности посматрана из угла интереса странака значи, да се у међународним конвенцијама које регулишу ову област напушта тренд санкционисања равнотеже интереса странака, а санкционише се заштита интереса слабије стране, тј. корисника превоза. Овакав тренд потпуно је у складу са све израженијом економском разликом између превозиоца и корисника превоза. Такође, вртоглави напредак технике доприноси ефикасном обављању превоза и тако сужава могућност превозиоца, да своју одговорност ограничава или је се евентуално ослобађа;

Објективна одговорност је своје место нашла у Монреалском споразуму из 1966. године, који су закључиле највеће светске авио компаније и који предвиђа објективну одговорност за штете настале смрћу или повредом путника.<sup>8)</sup> Такође, и Монреалски протокол бр. 4 о измени Конвенције за изједначавање неких правила која се односе на међународни ваздушни превоз, потписане у Варшави 12. октобра 1929. године и измењене протоколом сачињеним у Хагу 28. септембра 1955. године (скраћено, Монреалски протокол бр.4.) прописује објективну одговорност у превозу пртљага и робе.<sup>9)</sup> Објективну одговорност у случају смрти или повреде путника уводи и Гватемалски протокол, који је донет 8. марта 1971. године,<sup>10)</sup> али који још увек није ступио на снагу.<sup>11)</sup>

Постоје и аутори који сматрају да би солидарна одговорност свих превозилаца, који су учествовали у једном сукцесивном међународном ваздушном превозу за време којег се штета десила, а када се не зна на ком делу пута се штета десила, представљала екстремност.<sup>12)</sup> С'обзиром на ранији став, јасно је да се са овим не слажемо, јер сматрамо да се оштећеном, који је поврх свега и економски слабија страна у односу на авио компанију мора пружити максимална заштита. У нашем праву Закон о облигационим односима прописује овакву солидарну одговорност у члану 677. став 2 и 3. који регулише солидарну одговорност више превозилаца, који учествују у превозу поштилке, тј. робе, и члан 868. који регулише одговорност организатора путовања и трећих лица којима се организатор служи у извршењу уговора.<sup>13)</sup> Солидарну одговорност више превозилаца, који учествују у извршењу превоза прописује и Закон о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају у члану 9. став 2, који каже да, ако се не може утврдити на чијем делу пута је штета настала за штету одговарају солидарно сви превозиоци.<sup>14)</sup>

8. Када је у питању примена Монреалског споразума на сукцесивни превоз може бити одређених проблема. Проблем настаје када у таквом превозу учествује превозилац који није потписник Споразума. Наиме, Споразум прописује да ће се његове одредбе примењивати само на оне превозиоце који су га потписали, у ком случају би се на превозиоца који није потписник Споразума примењивао Варшавски режим (наравно под условом да има држављанство земље чланице Варшавске конвенције); Види, Миодраг Трајковић, Међународно ваздухопловно право, Београд, 1999, стр. 424 и 425;
9. Монреалски протокол бр. 4. је донет 25. септембра 1975. године у Монреалу, ступио је на снагу 14. јуна 1998. године, а Југославија је Монреалске протоколе 1, 2 и 4 ратификовала 1978. године, »Службени лист СФРЈ« Међународни уговори бр. 1/1978;
10. Миодраг Трајковић, наведено дело, стр. 456;
11. Југославија није ратификовала овај протокол; Парадоксално је, да Гватемалски протокол који уводи принцип објективне одговорности за смрт и повреду путника није ступио на снагу, насупрот Монреалском протоколу бр. 4. који уводи принцип објективне одговорности за штете које настану у превозу пртљага и робе;
12. Тако, *Guldman Werner*, наведено према Јаков Радишић, Проблем више возара у једном ваздушном превозу, Међународни транспорт, 1960, стр. 706;
13. Закон о облигационим односима, »Сл. лист СФРЈ« бр. 29/78, 39/85 и 57/89 и »Службени лист СРЈ« бр. 31/93;

Што се тиче ограничења одговорности, ослобађања од одговорности и неограничене одговорности, ту је све исто као и у Варшавској конвенцији, на шта нас упућује члан II Гвадалахарске конвенције. Овај члан каже, да се Варшавска конвенција примењује и на уговорног и на фактичког превозиоца, ако овом Конвенцијом није другачије прописано. А, како Гвадалахарска конвенција садржи само један изузетак, и то у погледу ограничења одговорности фактичког превозиоца, то је јасно да ће се у свему осталом примењивати Варшавска конвенција.

Поменути изузетак предвиђен је у члану III Гвадалахарске конвенције, који изједначава поступке и пропусте уговорног и фактичког превозиоца и њихових агената у погледу превоза који је обавио фактички превозилац. Међутим, став 2. члана III Гвадалахарске конвенције предвиђа да фактички превозилац не може према члану 22. Варшавске конвенције одговарати неограничено, ни због једног поступка уговорног превозиоца и његових агената.<sup>15)</sup> Мора се признати да је нејасан овакав став писача Гвадалахарске конвенције, који иде на штету корисника превоза. Критиковали бисмо овакво решење у том смислу, да онај ко заиста врши превоз, па био он истовремено и уговорни превозилац или само фактички, мора да одговара неограничено, ако су за то испуњени услови прописани чланом 22. Варшавске конвенције. *Овакав став био би у складу са солидарном одговорношћу оба превозиоца, јер уз овако рестриктивну одредбу Гвадалахарске конвенције, оштећени ће увек када постоје услови за неограничену одговорност, оштрајати за тужбу против уговорног превозиоца, чиме се губи смисао солидарне одговорности прописане Гвадалахарском конвенцијом.*

Иако се залаже за примену Гвадалахарске конвенције, проф. Трајковић сматра, да се до решења одговорности уговорног и фактичког превозиоца могло доћи и изменом саме Варшавске конвенције, дакле, без доношења Гвадалахарске конвенције. Он сматра, да је Варшавска конвенција требала да буде измењена у том смислу, да увек буде обавезан онај превозилац који врши превоз и од чијих радњи зависи успех посла.<sup>16)</sup> Овакво решење није најсрећније, јер знатно сужава поље одговорности уговорног превозиоца. Уговорни превозилац мора увек бити одговоран, и то, када је штета настала за време превоза који је вршио фактички

14. Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, »Сл. лист СРЈ« бр.12/98 и 15/98 испр;

15. Напомињемо да је члан 22. Варшавске конвенције измењен чланом IX Хашког Протокола о измени Варшавске конвенције (Скраћено Хашки протокол), који је донет 28. септембра 1955. године у Хагу, ступио на снагу 1. августа 1963. године, а Југославија га је ратификовала 1959. године, »Службени лист ФНРЈ« Додатак бр. 6/1959, чланом II Допуског протокола бр. 1. о измени Конвенције за изједначавање неких правила која се односе на међународни ваздушни превоз, потписане у Варшави 12. октобра 1929. године (скраћено Монреалски протокол бр.1.), који је донет 25. септембра 1975. године у Монреалу, а ступио на снагу 15. фебруара 1996. године, чланом II Допунског протокола бр. 2. (скраћено, Монреалски протокол бр.2), који је донет 25. септембра 1975. године у Монреалу, а ступио на снагу 15. фебруара 1996. године и чланом VII поменутог Монреалског протокола бр. 4;

16. Миодраг Трајковић, наведено дело, стр.407;

превозилац солидарно са њим, јер га на то обавезује уговор са корисником прево-  
за. Осим тога, успех посла врло често не зависи само од стварног превозиоца већ и  
од уговорног, без обзира што он не обавља превоз. Тако би се могле јавити и оз-  
биљне тешкоће око утврђивања питања од кога је од два превозиоца успех посла  
зависио, а то би било на штету корисника превоза. Коначно овакво решење не би  
било у складу ни са трендом објективизације одговорности међународног ваздуш-  
ног превозиоца. Стога, наглашавамо ранији став о потреби доследне примене Гва-  
далахарске конвенције.

### Одговорност код чартер превоза

Доношење Гвадалахарске конвенције и увођење уговорног и фактичког пре-  
возиоца требало је првенствено да реши питање одговорности чартерера (закуп-  
ца) ваздухоплова, који уговор о превозу закључује у своје име и за свој рачун и  
превозиоца који превоз фактички обавља. Овде треба учинити једну напомену, а  
то је, да чартерер може закључити уговор о превозу са корисницима превоза у  
своје име и за свој рачун, када се њихови односи расправљају по основу уговора о  
превозу и може га закључити у име и за рачун превозиоца, који ће фактички обав-  
љати превоз, и тада се њихови односи расправљају на основу уговора о мандату.<sup>17)</sup>  
Само први случај, када чартерер закључује уговор о превозу у своје име и за свој  
рачун, доводи до постојања уговорног и фактичког превозиоца у смислу овог ра-  
да, те нашу пажњу и усмеравамо на овај уговор.

Анализираћемо замену редовног превоза чартер превозом, где редовни пре-  
возилац препушта вршење превоза на датој релацији чартер превозиоцу, као и за-  
мену у ситуацији када је чартерер закључио уговор у своје име и за свој рачун, па  
превоз препустио другом превозиоцу. У обе наведене ситуације треба доследно  
применити Гвадалахарску конвенцију и оба превозиоца, у првом случају редовног  
и чартер превозиоца, а у другом случају чартерера који је уговор о превозу закључи-  
о у своје име и за свој рачун и превозиоца који је фактички обавио превоз уме-  
сто њега, учинити солидарно одговорним, ако дође до штете. У овим ситуацијама  
важи исто правило као и код сукцесивног превоза. *То значи да су уговорни и/или  
фактички превозилац одговорни, ако је ишлеџа настала за време превоза који је  
обављао фактички превозилац, а уговорни превозилац је одговоран, ако је ишле-  
џа настала за време превоза који је он и стварно обавио.* Овакав став супротан је  
ставу проф. Трајковића који сматра, да и у ситуацији када је чартерер закључио  
уговор о превозу са путницима или пошиљацима робе у своје име и за свој рачун,  
а уговор садржи клаузулу према којој му је дозвољено да превоз уступи другом  
превозиоцу, да ће чартерер и тада бити одговоран. Ово из разлога што је чартерер  
обавезујући се уговором преузео обавезу да уговорени превоз и изврши, без обзи-  
ра што је другог овластио да тај посао стварно обави. Други превозилац делује у

17. Миодраг Трајковић, наведено дело, стр. 362 и 363;

име и за рачун чартерера, чиме је одговорност чартерера остала непромењена, друго лице је заправо његов потчињени. На исти начин као и претходни случај проф. Трајковић решава и ситуацију у којој редовни превозилац из објективних разлога ангажује другу компанију да обави поменути превоз уместо њега, тако што авион друге компаније узима у закуп (ово је ситуација када се редовни лет претвори у чартер).<sup>18)</sup>

### **Практичне околности у којима долази до замене превозиоца**

Битан моменат јесу и практичне околности у којима долази до замене превозиоца. Замена се у пракси најчешће догађа ван уговора о превозу, дакле, услед објективних околности, које спречавају уговорног превозиоца да обави цео или један део превоза. Међутим, замену је могуће предвидети и самим уговором о превозу. Чињеница замене превозиоца без обзира да ли је предвиђена уговором о превозу или није, не утиче на солидарну одговорност уговорног и фактичког превозиоца, како је напред речено.

У случају замене превозиоца не долази до раскида уговора између превозиоца са којим је уговор закључен а који је требало и стварно да обави превоз, или чартерера који је уговор о превозу закључио у своје име и за свој рачун и корисника превоза. Боље речено, у случају раскида одговорност се не протеже на превозиоца са којим је првобитно закључени уговор накнадно раскинут, већ само на новог превозиоца са којим је закључен нови уговор о превозу.

У пракси превозиоци могу често истицати приговор недостатка пасивне легитимације, због наведеног раскида уговора са њима и сходно томе њиховог изласка из правног односа са корисником који је оштећен, па у циљу отклањања своје одговорности истицати, да су они наступали само као продајни агенти превозиоца, који је превоз стварно извршио, тј. да су само у име и за рачун тог превозиоца закључили уговор о превозу (продали путну карту). У оваквим ситуацијама, превагу треба дати чињеници да је првобитно закључен уговор о превозу, који превозилац из објективних разлога није могао да изврши, па је превоз уместо њега и по његовом овлашћењу, а практично после закљученог уговора о чартеру, обавио други превозилац, тј. фактички превозилац, који није у уговорном односу са корисником. Ово нарочито важи када се замена догоди у ситуацији у којој корисник није ни могао ангажовати другог превозиоца, те је немајући избора морао да прихвати да га превезе нови (стварни) превозилац. Када један превозилац наступа као агент другог превозиоца он тада првобитно закључује уговор, (издаје путну карту) у име и за рачун другог превозиоца или, то евентуално чини по раскиду уговора о превозу који је корисник превоза са њим првобитно закључио. Дакле, суд ће морати претходно да утврди, да ли је у питању раскид уговора о превозу и преузимање улоге продајног агента од стране превозиоца са којим је првобитно закључени

18. Миодраг Трајковић, наведено дело, стр. 360;

уговор о превозу раскинут или замена превозиоца, што је знатно чешћи случај у пракси, те у складу са тим да донесе одлуку, јер правне последице у једном или другом случају нису исте.

Замена превозиоца се може догодити и, у случају када само један путник или само део робе буде превезен од стране другог превозиоца, који није истовремено и уговорни, али само у односу на тог путника и његов пртљаг и у односу на тај део робе.

### **Закључак**

На крају нам се намеће недвосмислен закључак, да решење одговорности уговорног и фактичког превозиоца треба тражити у тумачењу Гвадалахарске конвенције и Варшавске конвенције. Ово тумачење треба увек да има у виду да је корисник слабија страна у овом правном односу. У складу са трендом објективизације одговорности ваздушног превозиоца у међународном ваздухопловном праву, а у ситуацији када се не зна на чијем делу пута се штета десила треба оштећеном солидарно да одговарају сви превозиоци, дакле и уговорни и фактички, који су учествовали у извршењу превоза. У овој ситуацији би они превозиоци који нису одговорни за штету, имали право регреса према оним превозиоцима који су за штету одговорни.

**Milan Janković,**  
**Court Associate, County Court in Belgrade**

### **Responsibility of Contractual and Real International Air Carrier - Direct and Charter International Air Transport -**

#### **Summary**

*Guadalajara convention give us the solutions for solving the issue of responsibility of international contractual and factual transporter. It uses general terms “contracting transporter” and “transporter” without restricting it’s application to any type of air transport in particular. The transporter who signed the transportation contract in his name and in his own interest would have the role of a contracting transporter. “The transporter” from the mentioned convention would be the transporter who actually does the transportation under the contracting transporter’s authorization. The questation of transporter’s liability in such casees can be solved by consistent application of the Guadalajara convention which, especially for these cases, introduces a principle of united liability for both contracting and factual transporter.*

**Key words:** *air transporter, liability, contractual transporter, factual transporter;*