

Светислав ЈАНКОВИЋ, мастер
асистент Правног факултета Универзитета у Београду

ОДГОВОРНОСТ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ПРЕВОЗИОЦА ЗА ШТЕТЕ КОЈЕ ПУТНИК ПРЕТРПИ УСЛЕД ОШТЕЋЕЊА ЗДРАВЉА ЗА ВРЕМЕ ПРЕВОЗА, А КОЈЕ НИЈЕ УЗРОКОВАНО НЕЗГОДОМ НА ВАЗДУХОПЛОВУ*

Резиме

У раду се покушава дати одговор на питање да ли је ваздушни превозилац одговоран за специфична (непозната) оштећења здравља која путник претрпи приликом превоза ваздухопловом, попут чистог менингитиса, туберкулозе и инфлуенце, као што је, на пример, туберкулоза. Одговор на ова питања се тражи, пре свега, у систему важећих међународних и домаћих правила, али и на *de lege ferenda* плану. Долази се до закључка да би за овакве врсте штета превозилац пре био одговоран по Варшавском систему правила из 1929. године, него по Монреалском систему објективне одговорности из 1999. године. Један од разлога оваквог размислања је и технички напредак у авио-индустрији који утиче на проширивање мера и обавеза које је превозилац дужан да предузме како би путнику омогућио безбедан и удобан превоз ваздухопловом, а имајући у виду околности да се превозилац по Варшавском систему правила могао ослободити одговорности доказом предузимања „свих неопходних мера“ да штете не дође.

* Рад је настао као резултат рада на пројекту Правног факултета Универзитета у Београду „Развој правног система Србије и хармонизација са правом Европске уније – правни, економски, политички и социолошки аспекти“ (2013).

Кључне речи: одговорности ваздушној превозиоца, Монтиреалска конвенција 1999, Варшавска конвенција 1929, менталне повреде, нејетична оштећења здравља.

I Увод

У развоју ваздухопловног права, почев од Варшавске конвенције из 1929. године, па до Монтиреалске конвенције из 1999. године, уочљива је тенденција све строже одговорности ваздухопловног превозиоца и све већих новчаних износа као границе одговорности превозиоца.¹ Почело се, дакле, са (претпостављеном) субјективном одговорношћу, да би се завршило са, у принципу, објективном одговорношћу ваздухопловног превозиоца. Узроци оваквог развоја ваздухопловног права су двојаки.

Са једне стране, ваздухопловне компаније нису више биле толико финансијски слабе и осетљиве као на почетку 20. века, да би их систем објективне одговорности (комбинован са високим новчаним износима као лимитима одговорности) економски угрозио и, у крајњем исходу, представљао непремостиву препреку бављења овом врстом саобраћаја (својеврсна баријера уласку и опстанку у грани).² Како је с временом превоз ваздушним путем добијао на својој популарности, тако су и ваздухопловне компаније постајале економски снажније (услед све већег обима посла). Тиме је и нестао почетни разлог њиховог економског повлашћивања у погледу основа и висине (лимита) одговорности, а који је био присутан почетком 20. века.

Са друге стране, техничка решења у ваздухопловству су све више напредовала и тиме постепено доприносила да превоз вадушним путем постане један од најсигурнијих видова превоза, упоредно га посматрајући међу осталим облицима саобраћаја (друм, железница, море, унутрашњи пловидбени путеви). Чињеница техничког напретка у ваздухопловству имала је утицаја на ваздухопловно право, посебно у погледу основа одговорности ваздухопловног превозиоца. У варшавском систему субјективне одговорности (у коме се превозилац

1 Енгл. *Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed in Warsaw 1929* – даље Варшавска конвенција; *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air signed in Montreal 1999* – даље Монтиреалска конвенција. О изворима Ваздухопловног права вид. Nebojsa Jovanovic, *Transport Law of Serbia and Montenegro*, Kluwer Law International, 2005, стр. 343; Мирко Васиљевић, *Трговинско право*, 13. издање, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2012, стр. 271.

2 Angela Cheng-Jui, Lu, *The Crisis of Unification of Private Air Law – Problems and Solutions*, Institut of Air and Space Law, Montreal, 1997, стр. 71.

ослобађао одговорности доказом предузимања „свих неопходних мера“ да до штете не дође или доказом немогућности да предузме овакве мере), то је довело до проширивања врста „мера“, а услед техничког напретка, које је превозилац могао и морао да предузме да би се ослободио од одговорности (када би штетна последица и упркос њиховом предузимању, ипак, наступила).³ Тако се дошло до схватања, израженог већ у 70-им годинама 20. века, да је варшавски систем субјективне одговорности обесмишљен и да је, услед техничког напретка, неопходно прећи на адекватнији, објективни систем одговорности.⁴

Међутим, са садашње тачке гледишта, поставља се питање да ли је технички развој ваздухопловства извршио довољан утицај на развој ваздухопловног права, односно, другачије речено, да ли ваздухопловно право својим правилима прати технички развој ваздухопловства. Нарочито је проблематична ситуација са врстама штета надокнадивих од превозиоца, а које претрпи путник у превозу ваздухопловом. Те надокнадиве штете су и данас, у 2013. години, истих врста као и на самим почецима ваздухопловства и ваздухопловног права, почетком 20. века. И по режиму Монреалске конвенције из 1999. године, истоветно као и по режиму Варшавске конвенције из 1929. године, превозилац је дужан да надокнади штете везане за смрт и телесне повреде путника (као и за закашњења и одлагања у превозу што се у овом раду не разматра) које путник претрпи приликом превоза ваздухопловом.⁵ Но, да ли су ово једине штете које путнику могу/требају бити надокнађене? Има ли путник право на обештећење за штете које нису угрозиле његов телесни интегритет (у ужем смислу), него и (само) његов ментални интегритет (на пример, појачани стрес приликом турбуленција у које је ваздухоплов упао услед лошег и незналачког пилотирања)? Или, ако се крене још даље, има ли путник право на накнаду штету због тога што

3 На Варшавски систем субјективне одговорности знатан утицај је извршило англосаксонско право – посебно концепт дужне пажње превозиоца (енгл. *due diligence*). Вид. Ivanka Spasic, „Liability of the Carrier in a Contract of Carriage of Passengers and Luggage by Air according to the new Yugoslav regulations“, *Yugoslav Law*, бр. 1–3/2000, стр. 44.

4 Philippon Trevor, *Carriage by Air*, Butterworths, London, 2001, стр. 126; Миодраг Трајковић, „Нови Гватемалски протокол у међународном Ваздухопловном праву“, *Анали Правног факултета у Београду*, бр. 4/1971, стр. 431; Мирјана Кнежевић, „Правна природа одговорности за физички интегритет путника у ваздушном саобраћају“, *Архив за правне и друштвене науке*, бр. 3–4/2007, стр. 375.

5 Чл. 17 Варшавске конвенције 1929, чл. 17. Монреалске конвенције 1999. Иначе, ново српско право у овој области у потпуности прихвата правила Монреалске конвенције у погледу одговорности превозиоца. Вид. Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају (*Службени гласник Републике Србије*, бр. 87/11), чл. 26.

је, на пример, претрпео тровање (интоксикацију) ваздухом из кабине ваздухоплова?⁶

Да би се добио одговор на ова питања, неопходно је утврдити постоје ли у савременим условима техничка решења која би отклонила/ублажила и ове врсте штета и, сходно томе, треба ли да постоји у оваквим случајевима директан утицај технике на право. Да ли право сме да остане немо на техничка достигнућа која омогућавају у потпуности удобан и безбедан (безопасан) лет ваздухопловом?

II Врсте штета које путник може да претрпи у превозу ваздухопловом

1. Врсте штета

Приликом превоза ваздухопловом путник може да претрпи, у основи, две врсте штета.⁷ Прве се тичу оштећења здравља и угрожавања живота (смрти), а друге закашњења, одлагања и отказивања лета. Ове друге врсте штета у овом раду се неће разматрати.

Што се тиче смрти и телесних повреда (угрожавања здравља у ширем смислу) ситуација није истоветна. Док је смрт путника приликом превоза ваздухопловом неспорна као чињеница која ангажује одговорност превозиоца, дотле су штете које су последица оштећења здравља у ширем смислу спорне из перспективе савременог ваздухопловног права, тј. ове врсте штета не доводе увек и безусловно до одговорности превозиоца.⁸ Ове штете су спорне из разлога разноврсности њихових појавних облика. Са једне стране, стоје телесне повреде као релативно неспорне чињенице које доводе до одговорности превозиоца, а са друге стране стоје оштећења здравља у ужем смислу (не обухватају чисто телесне повреде), које у пракси од самих почетака ваздухопловства и ваздухопловног права, па (и) до данас изазивају различита мишљења, у

6 Овде долазе у обзир и блажи облици тровања ваздухом (као што су мучнина, главобоља, дезоријентисаност), али и тежи облици тровања кабинским ваздухом (попут, зараза респираторних – дисајних путева добијених вирусима и бактеријама из вентилационих система авиона).

7 О појму и врсти штета које путник може да претрпи вид. Иванка Спасић, „Уговорна одговорност превозиоца за путнике и пртљаг у ваздухопловном праву“, *Сторани љавни живој*, бр. 1/2003, стр. 111; Ивана Хинић-Павић, „Одговорност ваздушног превозиоца за смрт и поверду путника“, *Правни живој*, бр. 11/1998, стр. 738.

8 Миодраг Трајковић, *Одговорност љрема љујинику у ваздухојловном љраву*, Институт за упоредно право, Београд, 1971, стр. 57. Уочавајући проблем врсте надокнадивих штета, професор Трајковић је истицао да „смрт као штета никада није била спорна“.

смислу јесу ли штете које превозилац треба (мора?) да надокнади путнику.

Оштећења здравља у ужем смислу појмовно обухватају разнолике врсте штета које путник може да претрпи приликом превоза ваздухопловом. Ове врсте штета се могу поделити у две врсте (категорије):

- чисто менталне (психичке) повреде путника и
- оштећења здравља путника која нису увек и нужно телесно видљива.⁹

2. Чисто менталне повреде путника

Једно од најспорнијих питања савременог ваздухопловног права представљају менталне (психичке) трауме (повреде) које путник претрпи приликом лета ваздухопловом, а које, при том, нису праћене (ни узроковане) неком телесном повредом.¹⁰ У раду је већ речено да почетком 20. века (у време развоја ваздухопловства и ваздухопловног права – Варшавска конвенција 1929. год.) овакве повреде нису представљале основ за накнаду штете путнику. Разлог за овакав третман психичких повреда био је двојак. Са једне стране, није се желело, да се њиховим увођењем у врсте надокнадивих штета преоптерети млада и још нејака авионска индустрија. Са друге стране, техничка решења у ваздухопловству су била таква да су путници морали рачунати и на изванредан ризик приликом превоза ваздухопловом, тј. приоритетно је било да се путник превезе телесно неоштећен у место опредељења, док психичке трауме уопште нису узимане у обзир (као врста штете).

Међутим, развој ваздухопловства, и то како у погледу економског оснаживања ваздухопловних компанија, тако и у погледу све савременијих техничких решења у авио-индустрији, довео је до тога да превоз ваздухопловом буде не само брз начин превоза, него истовремено и сигуран и удобан.¹¹ Због тога се у савременом праву (и) поставље питање: да ли би с обзиром на тренутан, висок, степен развоја ваздухопловства требало и психичке повреде, непраћене телесном манифестацијом, сматрати штетама које је превозилац дужан да надокнади? Одговор на ово питање треба тражити превасходно у одредбама важеће Монреалске конвенције из 1999. године, која се у погледу врста надокнадивих штета, у суштини, не разликује од, почетне, Варшавске

9 У ову широку категорију штета најчешће спадају тровања храном и пићем послуженим у ваздухоплову, тровање ваздухом из кабине ваздухоплова итд.

10 Миодраг Трајковић, *Међународно ваздухопловно право*, Правни факултет у Београду и ЈАТ, Београд, 1999, стр. 127 и даље.

11 N. Jovanović, *нав. дело*, стр. 343.

конвенције из 1929. године.¹² По правилима Монреалске конвенције (1999) ваздухопловни превозилац одговара за смрт и телесну повреду путника у случају да су наведене штете наступиле услед догађаја (енгл. *accident*) који се десио за време превоза у ширем смислу (укрцавање, лет, искрцавање).¹³ Дакле, уочљиво је да ово правило не помиње менталне повреде као могуће надокнадиве штете, ни самостално, али ни као пратилац (последича) телесних повреда. Међутим, поставља се питање да ли је то заиста тако уколико се савремени међународни режим посматра системски имајући у виду све утичуће факторе. Пре свега, потребно је дефинисати и прецизирати појам догађаја (енгл. *accident*) који је довео до „штете“ на путнику приликом превоза.

3. Појам догађаја (енгл. *accident*) који је довео до „штете“ на путнику приликом превоза

Како ни једна од међународних конвенција до сада није садржавала дефиницију појма „*accident*“, као догађаја који је довео до штете, тако је било неопходно да се овај појам дефинише од стране примењивача права. Врховни суд САД-а је догађај (енгл. *accident*) који је проузроковао штету дефинисао као „*неуобичајени и неочекивани догађај који је спољни у односу на путника, односно који не постоји уколико је путник нашкодио себи сопственом неуобичајеном реакцијом на уобичајене и предвидљиве околности у ваздухоплову*“.¹⁴ Овакво тумачење Врховног суда САД-а унеколико представља и „званично“ тумачење појма „*accident*“, као догађаја који је проузроковао штету. То значи да ће само догађаји који су неочекивани, неуобичајени и спољни у односу на путника моћи да представљају узроке штета које он претрпи у ваздухоплову.

12 Разлике у овим конвенцијама се састоје, пре свега, у основу одговорности и висини новчаног лимита одговорности.

13 За смрт и телесне повреде превозилац одговара до 100.000 (113.100 од 2009. године) специјалних права вучења Међународног монетарног фонда по принципу објективне одговорности, а преко тог износа по принципу субјективне одговорности. Вид. чл. 17 и 21 Монреалске конвенције (1999). У основи истоветна правила као Монреалска конвенција садржи и право Европске уније. Штавише, у оквиру ЕУ 1997. године донета су правила која су, у ствари, била претеча правила из Монреалске конвенције. Вид. *Council Regulation EC No. 2027/97 of October 1997 on Air Liability in the Event of Accidents, art. 3(2); Regulation (EC) No. 889/2002 of The European Parliament, art 10 (Annex)*.

14 Mc Clean, Mc Donald Eggers, *Chitty on Contracts*, Vol II, specific contracts, Sweet & Maxwell, London, 2004, стр. 516; R. I. R. Abeyratne, „The Spread of Tuberculosis in the Aircraft Cabine – Issues of Air Carrier Liability“, *Transportation Law Journal*, Vol 27:41/2000, стр. 58.

4. Практични значај дефинисања „*accident-a*“ на менталне повреде путника

Практични значај дефинисања „*accident-a*“ одлуком Врховног суда САД-а на менталне повреде путника као потенцијално надокнадиве штете је двојак. Прво, неспорно је да ће се менталне повреде (које самостално наступају) сматрати надокнадивим штетама уколико су оне последица неког догађаја који се неочекивано десио за време превоза ваздухопловом, а који је, такође, и неуобичајен за ваздухоплов као такав. То ће, најчешће, бити на пример отмице ваздухоплова, откривање подметнутог експлозива и, иначе, сваки облик насиља у ваздухоплову (на пример, због туче путника, међусобно или са посадом).¹⁵ Друго, питање је да ли су судови спремни да досуђују накнаде штете путницима за претрпљени страх који је уследио услед потреса у кабини изазваних турбуленцијама у лету, незгодним приземљењем ваздухоплова, временским непогодама итд. Ови други случајеви су дискутабилни спрам тога да ли улазе у опсег појма „*accident*“ као неочекиваног, спољног и неуобичајеног догађаја који је проузроковао штету. Дискутабилни су зато што нису све три особине појма „*accident*“ (неочекиваност, спољност и неуобичајеност) кумулативно испуњене. Примера ради, веома често се догађа да ваздухоплов незгодније слеће на писту и тако проузрокује менталне повреде (страхове) путницима који су у њему. Учесталост оваквих догађаја доводи до њихове уобичајености чиме се излазе из појма „*accident*“ као неуобичајеног догађаја који проузрокује (надокнадиву) штету. Међутим, сама уобичајеност, која никако није пожељна, не би смела да води ослобађања одговорности превозиоца на бази ризика на који путници морају увек да рачунају када се превозе ваздушним путем.

Требало би утврдити да ли ваздухопловни превозилац може, апстрактно посматрајући, да учини нешто како до оваквих штета не би долазило. Премда важећа Монреалска конвенција (1999) предвиђа објективну одговорност превозиоца, овде је потребно вратити се на правила о субјективној одговорности превозиоца, како би се утврдила његова реална позиција у оваквим ситуацијама. Уколико би превозилац могао да отклони овакву штету (менталне повреде путника) предузимањем одговарајућих (доступних) мера и радњи, утолико пре би се његова одговорност могла установити у одсуству предузимања оваквих мера. Чини се да би се познатом формулом (из Варшавске конвенције, 1929) предузимања „свих неопходних мера“ пре установила

15 Богољуб Филиповић, *Однос ваздухопловној њрава СФРЈ и међународној ваздухопловној њрава*, Савез удружења правника Југославије, Београд, 1979, стр. 29 и 82; Р. Trevoг, *нав. дело*, стр. 97.

одговорност превозиоца у оваквим случајевима, него у режиму Мон-треалске конвенције (1999) која прихвата основ одговорности према путнику без обзира на кривицу превозиоца.

Сама чињеница да постоје техничка решења у ваздухопловству која би могла спречити или ублажити догађаје који доводе до менталних траума путника, говори у прилог постојања одговорности превозиоца, уколико таква решења он не би применио. Ово важи поготово зато што је реч о догађајима који се понављају (незгодна слетања) и који су врло често предвидиви (на пример, олује услед којих ваздухоплов упада у турбуленције). Зато чуди тумачење члана 17 Монтреалске конвенције (путем кога се предвиђа строжи режим (основ) одговорности у односу на онај који је постојао у Варшавској конвенцији) да се примењује само на штету услед смрти или телесне повреде путника.

Занимљивости ради, треба споменути и то да је *наирџи* Монтреалске конвенције (1999) предвиђао правило о одговорности превозиоца и за штете које путник претрпи услед искључиво менталних повреда.¹⁶ Но, услед непомирљивих разлика међу потписницима Монтреалске конвенције (1999) ово правило није унето у коначан *йредлої* Монтреалске конвенције. Зато би *de lege ferenda*, у будућим променама Монтреалске конвенције, требало увести правило да превозилац одговара и за чисто менталне повреде путника које је он претрпео приликом превоза ваздухопловом, а које су резултат догађаја на који је превозилац могао да утиче својим мерама с обзиром на своју конкретну позицију, али и конкретно стање техничких решења у ваздухопловству. На овај начин би се објективна одговорност из Монтреалске конвенције (1999) разрадила и оплеменила уз помоћ субјективних елемената (карактеристичних за Варшавску конвенцију), чиме би се дошло до правно извеснијих и правичнијих решења.

Праћење развоја технике у ваздухопловству требало би да представља неизбежну обавезу за ваздухопловне превозиоце. Као последицу овакво правило би имало немогућност превозиоца да се ослободи одговорности уколико није примењивао насавременија техничка решења. Штавише, превозилац се не би могао ослободити од одговорности ни доказом да, савремене техничке мере (које би у својој примени спречиле настанак штете) још увек нису ушле у масовну употребу у ваздухопловној индустрији. Приступачност је довољна да конституише обавезу примене ових техничких решења. Потпуно друга ствар је, и наравно без утицаја, што су ваздухопловне компаније спремне да, зарад својих економских интереса, праве картелне споразуме у циљу да ниједна чланица картела не користи најсавременија техничка решења. На тај на-

16 Р. Trevor, *нав. дело*, стр. 94; R. I. R. Abeyratne, *нав. дело*, стр. 55.

чин, оне, стварајући критичну масу/број ваздухопловних компанија у свету које не користе сва могућа техничка средства, у ствари, утичу на то да се снизи апсолутни ниво опремљености ваздухоплова и, сходно томе, да се норме о техничким стандардима које су пре тога донете учине имперфектним, тј. неприменљивим правом.

Дакле, ваздухопловне компаније оваквим својим понашањем утичу на стварање стандарда пажње доброг превозиоца. Договор да не користе одређена савремена техничка решења (а у циљу смањења трошкова и максимизације добити) доприноси, у ствари, упросечавању (на дуги рок гледано, *снижавању*) стандарда пажње доброг превозиоца. Практичан значај и последица оваквог схватања најбоље би се видео уколико би неки превозилац био „позван“ на одговорност. Тада би се његово понашање (пажња) процењивало спрам унапред одређених критеријума пажње просечних, разумних превозилаца. Овакав начин просуђивања превозиочевог понашања (пажње) не би био ни мало чудан да саму пажњу просечног превозиоца нису злонамерним, договореним понашањем створили остали превозиоци, како би заштитили своје економске интересе. Зато би регулаторна тела требала да буду вешта и да „осете“ почетке формирања лоше праксе превозилачких компанија како би је кроз императивна правила (стандарде) на време спречили.

III Оштећења здравља која немају увек за своју непосредну последицу телесну испољеност

1. Уочавање проблема

За разлику од уобичајених штета које путник може да претрпи приликом превоза ваздухопловом, а (најчешће) услед незгоде на ваздухоплову, овде ће се разматрати штете које путник претрпи услед оштећења здравља, а које нису настале (нити иначе настају) као последица незгоде (пада) ваздухоплова. Дакле, на овом месту се разматрају путникова о(бе)штећења здравља која претрпи за време превоза ваздухопловом који је, при том, сасвим нормално и узлетео (у месту поласка) и слетео (у месту опредељења). Због ширине (опсега) појма „оштећење здравља“ и опште његове разноликости, даље излагање ће се сконцентрисати само на оштећења здравља изазвана тровањем ваздухом из кабине авиона, као и приликом тровања услед конзумирања хране и пића послужених у авиону.¹⁷

17 Овај феномен је познатији као „аеротоксични синдром“, вид. R. I. R. Abeyratne, „Aerotoxic Syndrome – A Novel Approach to Liability?“, *Abhandlungen, ZLW* 59 Jg. 4/2010, стр. 473. Више о опасностима у погледу добијања преносивих боле-

Сасвим је оправдано уколико се постави питање има ли смисла разматрати ове случајеве оштећења здравља као штете које би превозилац требало да надокнади. Оправданост дилеме је утолико већа, уколико се зна да овакви (горепомнути) случајеви уопште не улазе у појам штета које међународне конвенције помињу, а уз то још нису ни последице догађаја (*accident*) који, по конвенцијама, могу изазвати штету према путнику. Међународне конвенције, почев од Варшавске из 1929, па до Монреалске из 1999. године, у принципу су истоветне у погледу врста штета чију накнаду превозиоци дугују путнику (и, евентуално, његовим сродницима), као и у погледу врсте (критичних) догађаја који би те штете требало да изазива.

Смрт и телесна повреда су једини узроци/случајеви штета који дају путнику (путниковим сродницима) право на накнаду штете по правилима Монреалске конвенције (1999).¹⁸ У суштини слично правило је садржала и Варшавска конвенција (1929) – осим смрти и телесне повреде, надокнађивала су се и „повређивања“ сваке друге врсте (енгл. *wounding*). То је, у нашем сада више неважећем закону који је регулисао превоз путника ваздушним путем, формулисано уопштеним појмом „оштећења здравља“.¹⁹ Уочљиво је да наведена правила изричито предвиђају које ће штете путницима бити надокнађене, чиме желе недвосмислено да ставе до знања да се све остале штете према путнику које претрпи приликом превоза, неће надокнађивати.²⁰ Но, да ли је то заиста тако? Да ли би тако требало да буде? Постоји ли могућност да се постојеће међународне конвенције тумаче на начин како би се обештетили и путници који су приликом превоза доживели, на пример, тровање кабинским ваздухом, храном, пићем?

сти у ваздухоплову вид. D. M. Warner, „Commercial Aviation: An Unsustainable Technology“, *Journal of Air Law and Commerce*, 74/2009, стр. 573.

18 Члан 17 Монреалске конвенције.

19 Члан 17 Варшавске конвенције, Закон о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају (*Службени лист СРЈ*, бр. 12/98, 15/98), чл. 26.

20 Наравно, овакав став треба схватати релативно из разлога што и да не постоје конвенцијска правила и национални *lex specialis*-и о ваздушном превозу, увек постоји могућност да се штета надокнади на основу општих правила грађанског права. Када је у питању превоз ваздухопловом тада би се, у одсуству других, могла применити правила о одговорности за опасну ствар, а за корисника превоза је нарочито повољан члан 173 Закона о облигационим односима који установљава претпоставку узрочности на страни превозиоца. То би практично значило да би по нашем (општем) грађанском праву превозилац, ипак, био одговоран за оштећења здравља (било психичка, било физичка – телесна) која је путник претрпео приликом превоза, осим уколико превозилац не би доказао постојање неке од ослобађајућих околности. Вид. Закон о облигационим односима (*Службени лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – одлука УСЈ, *Сл. лист СРЈ*, бр. 31/93, *Сл. лист СЦГ*, бр. 1/2003 – Уставна повеља), чл. 177.

У циљу да се дође до потврдног одговора на потоње питање, неопходно је померити видике са врста надокнадивих штета и правила међународног ваздухопловног права посматрати системски, тј. у својој целини.

2. Да ли је за путника повољнији Варшавски систем правила у односу на Монтреалску конвенцију?

Премда делује провокативно и можда апсурдно (посебно што је Монтреалска конвенција (1999) увођењем каузалне одговорности превозиоца за штете према путнику по аутоматизму до 113.100 специјалних права вучења (СПВ),²¹ декларисала себе као напреднији систем заштите путника у односу на Варшавски систем), ово питање, свакако, има смисла уколико се поменути системи правила пажљивије и дубље погледају. Док је кривица, додуше претпостављена, основ одговорности по Варшавском систему, дотле кривица нема никаквог утицаја на *усиановљење* одговорности превозиоца по Монтреалском ситему, јер до 113.100 СПВ превозилац одговора путнику за штете без обзира на присуство/одсуство своје кривице.²² Супротно овом систему стоји Варшавски систем где кривица приликом установљавања одговорности превозиоца игра кључну улогу.²³ Ако би превозилац успео да докаже одсуство своје кривице (при том не доказујући прави разлог/узрок настанка штете), онда би се он у потпуности ослободио одговорности за штету коју је путник претрпео у превозу.²⁴ Међутим, ако превозилац не би могао да докаже одсуство своје кривице, онда би он био одговоран према путнику, па чак и да узрок штете остане непознат.²⁵ Штавише, ситуација када превозилац не може да докаже да није крив могла би да утиче на

21 С. Е. Cotter, „Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention“, *The Air and Space Lawyer*, Volume 24, Number 4/2012.

22 Кривица путника (односно, уопште повериоца накнаде штете) ипак игра адекватну улогу у одговорности, јер ће њено присуство ослободити превозиоца одговорности или ће му, пак, ублажити (поделити) одговорност. Вид. члан 20 Монтреалске конвенције. Такође, кривица превозиоца ако је манифестована као *намера* или *губа нејажња* може довести и до његове неограничене одговорности. Вид. чл. 22 ст. 5 Монтреалске конвенције.

23 Славко Царић, Ивица Јанковец, Предраг Шулејић, Миодраг Трајковић, *Саобраћајно право*, Центар за привредни консалтинг, Нови Сад, 1998, стр. 370.

24 У прилог ставу да превозилац не мора да доказује прави узрок штете, већ само одсуство своје кривице да би се ослободио одговорности, вид. N. Jovanović, *нав. дело*, стр. 356.

25 Одсуство кривице по Варшавском систему превозилац доказује чињеницом да је предузео све неопходне мере да до штете не дође или, пак, докаже, да ове мере није могуће предузети. Више о томе вид. Ђурица Крстић, *Савремене тенденције*

проширивање његове одговорности и на друге врсте штета према путнику, а не само за смрт и телесне повреде. Чињеница да је превозилац могао да спречи настанак штете (оштећење здравља путника), а да то, ипак, није учинио доводи га у ситуацију одговорности према путнику, па, чак, и за оне врсте штета које нису изричито споменуте у одредбама међународних конвенција. Класичан пример за овакву ситуацију, где би требало да дође до проширивања одговорности превозиоца по основу врсте надокнадивих штета, представља путничково тровање ваздухом из кабине ваздухоплова, познатије још као „аеротоксични синдром“.

3. Аеротоксични синдром и његов правни третман

Аеротоксични синдром, као појам, представља заједнички имени-тељ за све облике оштећења здравља који су настали као последица нечистог ваздуха који је постојао у кабини ваздухоплова, тј. прецизније, који је излазио из његових вентилационих система. Распон интензитета оштећења здравља могао би се кретати од благих мучнина, главобоља, дезоријентисаности, па све до обољевања од тешких респираторних болести (каква је, на пример, туберкулоза).

Поменута оштећења здравља путника раније нису била третирана као штете које би превозилац требао путнику да надокнади. Постоје два разлога зашто је то тако било.

Први разлог је тај што је било тешко доказати да је путник баш због лошег ваздуха у кабини ваздухоплова осетио мучнину, главобољу итд. Још је теже било доказати да се путник инфицирао вирусом туберкулозе баш у ваздухоплову, а не на неком другом месту. Такође, сам превозилац је могао да се ослободи одговорности ако би доказао да је до оштећења путничковог здравља, у ствари, дошло услед нормалног стања и деловања аеронаутичких сила на његово, пре укрцаја на превоз, *већ делимично оштећено здравље*.

Други разлог је тај што је Варшавска конвенција (то се односи и на Монреалски конвенцију) затворила круг случајева за које превозилац одговара путнику (смрт, телесне повреде) и тиме формалноправно, тј. језички тумачећи, практично онемогућила да и ове штете буду надокнађене.

Међутим, ако се докаже да је у време настанка штете (тровања ваздухом из кабине авиона) постојала могућност да се штетне и инфективне материје (честице) елиминирају/избаце из кабинског ваздуха, онда

у унификацији *Међународној ваздухопловној приватној праву*, Савез удружења правника Југославије, Београд, 1964, стр. 39 и даље.

се пружају реалне шансе/могућности да се установи одговорност превозиоца у оваквим случајевима.²⁶ Путничково тровање лошим кабинским ваздухом при стању технике где постоје средства да се ваздух одржава и чини апсолутно нешкодљивим (неинфективни и незагађујући ниво), у ствари, значи да превозилац није предузимао све разумне (неопходне?) мере да до штете (тровања ваздухом) не дође.²⁷ Супротно, да их је предузео, до настанка штетних последица не би ни дошло. То значи да он у оваквим случајевима треба да буде одговоран, јер се није понашао као просечно добар превозилац. Са друге стране, овакав став би се могао оспоравати аргументима који се тичу дефинисања просечно доброг превозиоца и доказивања да већина, ако не и сви, превозиоци не користе савремене техничке мере како би се кабински ваздух учинио нешкодљивим за путнике. Међутим, то не би смела да буде извињавајућа околност, нарочито имајући у виду склоност превозилаца ка картелисању, тј. договарању о заједничком наступу на тржишту ради што веће економске добити. Тако би се, у овом конкретном примеру, они договорили да не купују филтере ваздуха најновије технологије који би стерилисали ваздух (учинили га нешкодљивим), чиме би знатно уштедели на трошковима оспособљавања ваздухоплова за безбедну и сигурну ваздушну пловидбу. Овакав начин поступања превозилаца, двојако је нелегалан. Прво, картели сами по себи нису дозвољени уколико имају за циљ стицање финансијске користи на уштрб мањих, нејаких субјеката. Друго, овакво њихово поступање је у супротности са правилима Чикашке конвенције о цивилном ваздухопловству која својим правилима намеће обавезу обезбеђивања безбедног и сигурног превоза ваздухопловом, праћену обавезом непрестаног стремљења у усавршавању сигурности ваздушне пловидбе.²⁸

26 Пример савремених техничких решења путем којих би се отклониле опасности/штете од тровања кабинским ваздухом, свакако, би били *HEPA* филтери (енгл. *High Efficiency Particulate Air Filters*) и ваздухоплов *Boeing 787 Dreamliner* из 2009. године. Вид. више о томе Петер Мацара, „Legal Issues arising from Aircraft Fume Events“, *Abhandlungen ZLW 59. Jg. 1/2010*, стр. 19.

27 Једна од мера која би могла да помогне у спречавању оштећења здравља путника лошим ваздухом, била би и јачање дискреционих овлашћења превозиоца да онемогући улазак у ваздухоплов оном путнику за кога процени да је таквог здравственог стања да би могао да нашкоди осталим укrcаним путницима. Но, с обзиром, да одише дискриминаторским тоном, ова мера би се, ипак, имала примењивати само изузетно, тј. само у недвосмислено очигледним случајевима заразних путника. Вид. Thomas A. Dickenson, „The Cruise Passengers Dilemma: Twenty-First-Century Ships, Nineteenth-Century Rights“, *Tulane Maritime Law Journal*, бр. 28/2004, стр. 457.

28 Члан 14 Чикашке конвенције је, нарочито, посвећен спречавању ширења заразних болести у кабинском простору ваздухоплова (енгл. *Convention on International*

4. Закључно о повољнијем, по путника, режиму Варшавских правила у односу на Монреалска правила

Гледано из перспективе накнаде оваквих врста штета, предност Варшавских правила (у односу на Монреалска) се састоји у томе што доводе до одговорности превозиоца и у ситуацијама у којима по Монреалским правилима он не би био одговоран путнику. Иако уводе субјективну одговорност, односно блажи тип одговорности у односу на Монреалска правила, Варшавска правила баш кроз синтагму „све неопходне мере“ (чије предузимање ослобађа од одговорности) установљавају једну растељиву норму која се има тумачити зависно, пре свега, од времена њеног примењивања.²⁹ Време је кључни фактор, јер својим током неспорно доводи до напретка у техници који ће некад бити већи, некад мањи, али који никада неће изостати у току (развоју) времена.

Технички напредак у ваздухопловству је у непосредној вези са опсегом расположивих мера које превозилац може (мора?) да примени како би спречио настанак штетних последица. Зато је оправдано тумачити спрам блажих критеријума синтагму „све неопходне мере“ почетком 20. века, али не и почетком 21. века. Тако би штете од тровања ваздухом из кабине авиона, а услед неупотребе најсавременијих филтера ваздуха, по Варшавским правилима у 21. веку увек доводиле до одговорности превозиоца, док та и таква одговорност не би постојала почетком 20. века када такви филтери нису постојали.

Међутим, другачија је ситуација ако се случај шкодљивог, прљавог кабинског ваздуха подведе под правила Монреалске конвенције. Уводећи, у принципу, апсолутно објективну одговорност³⁰ за штете које не прелазе новчани еквивалент од 113.100 СПВ, Монреалска конвенција је, у ствари, требала да побољша положај путника. То се путем ње донекле и учинило (мислићи пре свега на класичне врсте штета – смрт и телесне повреде), али су се, зато, јасноћом и прецизношћу њених одредаба о аутоматској накнади штете, практично искључили гранични случајеви, где је, уз кривицу као основ, превозилац ипак одговарао за штету. То значи да превозилац не би одговарао за случајеве оштећења здравља путника услед тровања кабинетским ваздухом, ако би се правила Монреалске конвенције доследно (дословно, језички) примењивала.

Civil Aviation, done at Chicago 1944) Вид. Bogoljub Filipovic, *Air Law Manual*, ICAO, Montreal, 1975, стр. 10.

29 Детаљније вид. М. Трајковић, *Међународно ваздухопловно право*, стр. 183 и даље.

30 Једина ослобађајућа околност по Монреалској конвенцији (1999) је кривица (или допринос) путника или његових сродника (као могућих поверилаца накнаде штете) у настајању штете. Вид. члан 20 Монреалске конвенције.

С обзиром да је оваква тренутна ситуација неправедна (гледано из угла оштећеног, а необештећеног путника) поставља се питање како је побољшати. Постоје два начина.

Први је, измена и допуна члана 17 Монреалске конвенције путем које би се у односни члан унела клаузула о накнадивости свих штета које путник претрпи приликом превоза ваздухопловом, а које је превозилац могао спречити (предупредити) коришћењем расположивих техничких решења која су постојала у тренутку настанка штете.

Други начин би се састојао у доследној примени члана 14 Чикашке конвенције о цивилном ваздухопловству који говори, управо, о свесрдном ангажовању ваздухопловних компанија у спречавању ширења болести (посебно заразних) и предузимању свих доступних техничких решења да се на том стремљењу и успе.

IV Закључак

На основу свега до сада изнетог, неминовно следи закључак да би правни положај путника у ваздушном превозу морао да буде побољшан, тј. да они имају право на накнаду штете и у случајевима нетипичних штета, попут менталних повреда, главобоља, заразних болести итд. Неспорно је да би побољшању положаја путника водила непосредна промена у правилима Монреалске конвенције из 1999. године, а сходно њој, промена и у националним прописима. Међутим, треба истаћи да би као предуслов оваквим променама, представљало прихватање Кејптаунске конвенције из 2001. године која у једном свом делу регулише заложна права на ваздухоплову и стимулише „набавку“ ваздухоплова путем механизма одложеног плаћања.³¹ Тиме би се удовољило захтеву опремљености ваздухоплова најсавременијим техничким решењима у авио-индустрији, а то би са своје стране водило практичном спречавању могућности настанка оштећења здравља путника.

Република Србија као чланица Међународне организације цивилног ваздухопловства, али и као власник највеће авио-компаније у својој земљи, има интереса да побољша положај путника који се превозе ваздухопловима регистрованим на њеној територији. Два су метода која воде остварењу овог циља. Први је да се на нивоу државе донесу правила која би (императивно) захтевала коришћење најсавременијих техничких решења у ваздухопловству. Други метод је да се приступи

31 Енгл. *The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment, 2001*. Вид. више Небојша Јовановић, „Међународна недржавинска залога покретности – делова ваздухоплова“, у Мирко Васиљевић (ур.), *Зборник радова у сјомен њроф. гр Миоїраїа Трајковића*, Београд, 2006.

Кејптаунској конвенцији чиме би се омогућило домаћим привредницима, али и држави као привреднику, да долазе у посед најсавременијих летелица уз повољне финансијске услове (преко кредита, лизинга, залогe на ваздухоплову).

Оваквим правним режимом, Република Србија би, поред побољшања положаја путника, истовремено себе и своје привреднике учинила конкурентнијим у односу на оне државе које не прихватају овако високе техничке стандарде.

Svetislav JANKOVIĆ, M.A.

Junior Faculty Member at the Faculty of Law University of Belgrade

AIR CARRIER LIABILITY FOR MENTAL INJURIES OF PASSENGERS CAUSED DURING THE TRANSPORT

Summary

In this work the author explains the issue of the contemporary air carriers' liability for the mental injuries of passengers and for the other atypical health wounding (like a headache and contracting communicable respiratory diseases, such as tuberculosis). The main obstacle for this liability of air carrier is the Montreal convention 1999 (which came into force on 2003), which explicitly excludes this type of damages from its provisions. Although the Warsaw convention 1929 also did not, it has explicit provision for this type of passengers damages, the author concludes that it is possible to create the liability of air carrier, if we construe the Warsaw convention regarding the contemporary surroundings. The main motto of Warsaw convention is "all necessary measures". It means that if the carrier did everything that he could, then it is impossible to create a liability on his side. If we include the contemporary technical progress, we will easily find the possibility of air carrier's liability in this type of damages, because the technical progress extends the ambit of notion of "all necessary measures".

Key words: *air carrier liability, Montreal convention 1999, Warsaw convention 1929, passengers mental trauma, air craft filters, communicable disease.*