

УДК: 347.824.2 ; 347.447.52/.54:347.763 ; 347.823.21:656.071.4-051

CERIF: S 151

ТИП РАДА: ПРЕГЛЕДНИ НАУЧНИ РАД

DOI: 10.55836/PiP_25403A

др Свeйислав ЈАНКОВИЋ*

**ванредни професор Универзитета у Београду – Правног факултета,
Србија**

ОДГОВОРНОСТ ВАЗДУШНОГ ПРЕВОЗИОЦА ЗА РАДЊЕ ЗЕМАЉСКОГ ОСОБЉА**

Сажетак

У раду се размајтра тема одговорности ваздушног превозиоца за радње земаљског особља које обухватају службу контроле лета и аеродромско особље. Оба типа земаљског особља су, по правилу, независни субјекти, па аутор истиче да ли за њихове радње треба да буде одговоран искључиво превозилац (ако се они одреде као његови помоћници) или искључиво сами ти субјекти. У погледу одговорности за радње аеродромског особља, решење је јасније и превозилац бива искључиво одговоран за њихове радње из разлога што су оне учињене у његовом интересу, па и у његово име.

Суштинско, грађанскојравна одговорност за радње контроле лета није изричито уређена па остају многа различита решења – од одговорности превозиоца, саме службе контроле лета, државе као крајње надзорног органа, до солидарне одговорности свих субјеката. Закључује

* Електронска адреса аутора: jankovic@ius.bg.ac.rs.
ORCID: 0009-0007-2279-9975.

** Тема рада је изложена на XXXII Сусрету правника у привреди под називом „Пословно право и изазови одрживог пословања“ одржаног од 27. до 29. маја 2024. године.

се да би превозилац требало ограничено да одговара за радње земаљској особља, а да се одговорности преко ње границе пребацује на државу или службу контроле лета у зависности ко непосредно врши надзор над њим његовима (и то под условом да се контрола лета сматра његовим лицем у односу на превозиоца).

Кључне речи: *Аеродромско особље. – Служба контроле лета. – Одговорности превозиоца. – Грешке контроле лета.*

I Уводно разматрање

Ваздушни превозилац као уговорна страна из уговора о превозу, а поводом његовог испуњења може да буде одговоран према путницима, односно корисницима превоза (у случају превоза робе), али и лицима на земљи. Потоња одговорност се испољава услед проузроковања људских и материјалних штета на земљи и правно се одређује као вануговорна, односно деликтна, док се одговорност према путницима, односно корисницима превоза одређује као уговорна одговорност. Обе могућности за одговорност ваздушног превозиоца су правно уређене међународним вишестраним уговорима који су као такви са мањим или већим резервама преузети у национална права већине држава света чији ваздушни превозиоци учествују у јавном превозу.¹ Тако, одговорност према путницима и корисницима превоза ствари је била уређена превасходно кроз систем Варшавске конвенције (из 1929. године) а затим и кроз, тренутно важећи, систем Монреалске конвенције (из 1999. године), док је одговорност према лицима на земљи уређена првобитно кроз систем Римске конвенције (из 1952. године), а затим и кроз систем Монреалских конвенција (из 2009. године).²

1 Светислав Јанковић, *Ваздухопловно право*, 2. издање, Београд, 2023, 37.

2 *Напомена:* Због обимности назива и у циљу избегавања оптерећења читаоца, упућује се на детаљније разматрање о изворима права у ваздухопловном праву, њиховом разврставању на изворе у основама ваздушног саобраћаја, те у уговорном, стварном, управном и кривичном аспекту ваздушног саобраћаја Вид. С. Јанковић (2023), 37–105. У овом раду ће се користити скраћени и једноставнији називи за опште изворе цивилног ваздухопловног права на следећи начин: Монреалска конвенција 1999 за Конвенцију о уједначавању извесних правила у међународном ваздушном превозу закључену у Монреалу 1999. године; Варшавска конвенција 1929 за Конвенцију о уједначавању извесних правила у погледу међународног ваздушног превоза закључену у Варшави 1929. године; Римска конвенција 1952 за Конвенцију о изједначавању одређених правила у погледу штета које проузрокује страни ваздухоплов трећим лицима на земљи закључена у Риму 1952. године; Монреалска конвенција 2009 за Конвенцију о накнади штете трећим лицима која је проузрокована ваздухопловом.

Са друге стране, остала је неуређена или, прецизније, непотпуно уређена одговорност превозиоца у оба, претходно, наведена случаја за своје помоћнике на земљи. Претходно је потребно појмовно одредити превозиоца како би се његови помоћници издвојили у односу на њега. Тако, превозиоцем се сматра ваздухопловна компанија, дакле, правно лице које закључује уговор о превозу на основу кога се обавезује да изврши услугу превоза лица, пртљага или робе. С обзиром да је превозилац правно лице, као таквом су му потребни органи стварања и извршавања воље.³ Управо, органи извршавања превозиочеве воље коинцидирају са његовим помоћницима који по различитим правним основима могу да делују као такви. Прво, преко уговора о раду, тзв. пуномоћници по запослењу представљају најужи круг превозиочевих помоћника који, бивајући, стално запослени представљају његово перманентно летачко или земаљско особље. То су најчешће пилоти и стјуардесе као летачко особље и службеници на земљи који помажу организовање и припрему лета (попут лица која проверавају улазак из аеродромске просторије у ваздухоплов и обратно). Друго, то исто особље може да делује по основу уговора о делу када су у питању, по правилу, краткорочнији правни односи успостављени између превозиоца и помоћног особља. У оба случају, чини се неспорним такво особље сматрати неизоставним, интегралним делом превозиоца, односно њихове радње у потпуности приписати превозиочевим радњама, јер не само што представљају својеврстан превозиочев *alter ego*, они су, заправо и једини начин да превозилац испољи своју вољу приликом испуњења преузетих обавеза на основу уговора о превозу.

Упоредо са поменутим лицима, постоје лица која својим радњама омогућавају уредно испуњење превозиочеве обавезе, али не делују да су у правном смислу нужно везана за њега, с обзиром да своје услуге пружају и другим превозиоцима. Таква лица, која по правилу своје деловање везују за земаљске активности, кроз сопствене радње којима утичу на испуњење превозиочеве обавезе представљају хипотезу овог рада. Она се састоји у томе да превозиоци одговарају, односно свакако би требало да одговарају за њихове радње. Међутим, опстанак такве хипотезе угрожава одсуство превозиочеве контроле над таквим лицима, тачније њиховим радњама с обзиром да она представљају својеврсне независне уговараче у пословима везаним за превоз ваздушним путем (енгл. *independent contractors*).

Могу се издвојити најмање три групе лица која нису под потпуном превозиочевом контролом, а која у битноме, својим деловањем,

3 Владимир В. Водинелић, *Грађанско право – Увод у грађанско право и Општи географско право*, Београд, 2012, 397.

утичу на испуњење његове обавезе из уговора о превозу. Прво, то су службеници контроле лета. Друго, то је тзв. аеродромско особље које своје деловање исцрпљује у претежном делу кроз укрцај и истрцај пртљага (или робе у случају превоза робе). Најзад, треће, то су лица која представљају техничку подршку у припреми ваздухоплова за полетање и пријему ваздухоплова након слетања (механичари, доливачи горива итд.). Све три групе лица се, уопштено посматрано, сврставају у тзв. нелетачко особље.⁴

Када се кориснику превоза проузрокује штета услед непосредних или посредних радњи лица из наведених група нелетачког особља, неретко долази до недоумице да ли је ваздушни превозилац одговоран кориснику превоза за претрпљену штету иако, можда, није непосредно проузроковао или допринео настанку штете. Мерила која приближавају радње таквих лица превозиочевој личности и одговорности су подређеност у правном, радноправном или облигационоправном смислу ваздушном превозиоцу. Обрнуто, када су таква лица (контролор лета, утоваривач терета или кофера, инжењери и друга техничка подршка) правно самостална у односу на превозиоца и своју услугу пружају само у оквиру своје редовне регистроване делатности, онда долази до удаљавања од превозиочеве личности односно до умањења могућност да се такве радње припишу превозиоцу.

Конкретно, ако би до незгоде дошло услед грешке (непажње, кривице, намере) контролора лета, јавља се недоумица да ли је путнику поред превозиоца одговоран и контролор лета, односно компанија или, чак, држава којој припада.⁵ С тим у вези јављају се три могућности. Прва, да превозилац и контролор лета (било његова компанија или држава која му је издала лиценцу) одговарају солидарно кориснику превоза. Друго, да кориснику превоза на основу уговора одговара превозилац (преузимајући, додуше, привремено, и одговорност за радње контролора лета), а да затим има могућност регреса од контролора лета. И, треће, да корисник превоза има могућност непосредног обраћања контролору лета за накнаду штете која је настала његовим пропустом.

4 Према српском праву, ваздухопловно особље се разврстава на летачко, нелетачко и кабинско особље. У летачко особље се сврставају лица која управљају ваздухопловом (пре свега, пилот, али и инжењер-летач, навигатор), док се нелетачким особљем сматрају службеници контроле лета и механичари који одржавају ваздухоплов. Најзад, кабинско особље је, речју, представљено у стјуардима и стјуардесама којима је основни задатак у обавештавањима путника у кабини, те старању о базичним пословима путничке сигурности и безбедности док лет траје. Закон о ваздушном саобраћају – ЗВС, *Службени гласник РС*, бр. 73/2010, 57/2011, 93/2012, 45/2015, 66/2015 – др. закон, 83/2018, 9/2020, 62/2023 и 19/2025, чл. 171.

5 Lyndon Barnes, William MacDonald, „Search for the Legal Liability of Air Traffic Controllers“, *Transportation Law Journal*, No. 2/1970, 187–188.

Свака од наведених могућности се чини адекватном спрам околности у којима је конкретан уговор о превозу закључен, односно да ли је у питању јавни или приватни превоз, превоз робе или путника, линијски или чартер итд. Међутим, чини се посебно оправданим у погледу превоза путника да буде установљена солидарна, истовремена, одговорност превозиоца и нелетачког особља како би се путник, као слабија уговорна страна примереније и промтпније заштитио.

II Појам превозиоца

1. Превозилац

Превозиоцем се, како је већ уочено, сматра правни субјект (правно лице) који је регистровао обављање превоза ваздушним путем и у том смислу се може представљати као јавни превозилац (који нуди услугу неодређеном кругу заинтересованих лица), приватни (који нуди услугу само лицима која одабере), редовни или линијски (који обавља услугу према унапред утврђеном распореду) и чартер превозилац (који услугу превоза пружа у зависности од уговореног времена или употребљивог простора ваздухоплова). Превозилац је, дакле, мимо претходног разврставања, лице које је закључило уговор о превозу са наручиоцем превоза и сходно томе, обавезало се да испуни обавезе везане за уговорени превоз. Оне се састоје у пријему (путника или ствари), превозу у ужем смислу (путника или ствари), чувању ствари и старању о безбедности и сигурности путника (не и њиховом чувању, sic!), поступању по евентуалним налозима у току превоза и најзад, предаји ствари, односно омогућавању путницима да напусте ваздухоплов и преузму пртљаг.⁶

⁶ Са друге стране, наручилац превоза се може испољити било као непосредни корисник превозничке услуге (путник) или пак, као посредни корисник такве услуге када се као наручилац превоза појављује, на пример, радна организација која за своје запослене закључује уговор о превозу а у коме су запослени, заправо, крајњи корисници услуге превоза. Истоветно, само са превозиоцеве стране, може се појавити превозилац који уједно и закључује уговор о превозу и врши сам превоз, али и превозилац који се појављује само као уговорни, док сам превоз врши други превозилац одређујући се као стварни. Како такве ситуације са два „превозиоца“ (уговорним и стварним) не би усложњавале превоз, нити стварале дилему о одговорном субјекту, тзв. Гвадалахарска конвенција из 1961. године (чија су решења, доцније, прихваћена и у Монреалској конвенцији 1999, чл. 39–41) је уредила то питање на начин да је путнику, односно кориснику превоза, практично све једно ко му врши превоз, и да своја права може да остварује и према стварном и према уговорном превозиоцу. Вид Elisabetta G. Rosafio, Michele M. Comenale Pinto, „Article 42 – Adresse of Complaints and Instructions“, *The Montreal Convention – commentary* (editors George Leloudas, Paul S. Dempsey, Laurent Chassot), Massachussets, 2023, 496. и даље. То, заправо, значи да стварни превозилац има истоветан

Према томе, превозилац се може правно одредити у управно-правном смислу као субјект који је добио дозволу од ваздухопловних власти за обављање своје делатности и у уговорноправном смислу као закључилац и обвезник из конкретног уговора о превозу. Испуњавајући своје уговорне обавезе превозиоцу је нужно да користи услуге других лица која ће омогућити да се путници или роба превезу сигурно и безбедно.⁷

2. Одговорност

Одговорност превозиоца према корисницима превоза у грађанско-правном смислу је врло јасна и њен основ је примарно, у првом степену, одређен као узрочност, односно одговорност без обзира на његову кривицу. Као таква је установљена Монреалском конвенцијом из 1999. године (чл. 17) према којој до одређеног износа штете (до 151 880 посебних права вучења) превозилац одговара скоро апсолутно објективно, а преко тог износа се основ његове одговорности мења тако што се преображава у претпостављену кривицу. У том другом степену, преко утврђене поменуте границе, превозилац ће, такође, одговарати путнику, али ће имати могућност да се ослободи одговорности доказом одсуства кривице (немара) на својој страни (или, доказом радње трећег лица као проузроковача штете путнику).⁸ Такав двостепен систем превозиочеве

положај уговорном у погледу режима одговорности (основа, нарочито границе одговорности). Вид. Cyril-Igor Grigorieff, „Article 45 – „Addressee of Claims“, *The Montreal Convention – commentary* (editors George Leloudas, Paul S. Dempsey, Laurent Chassot), Massachusetts, 2023, 506.

7 *Напомена:* У цивилном ваздухопловству су се изрази сигурности и безбедности уобичајили и не представљају синониме, већ су међусобно различити. Прво израз, сигурност (енгл. *aircraft safety*) се односи на обавезу превозиоца да технички, логистички и кадровски оспособи ваздухоплов како би са њиме могао да изврши превоз путника или ствари. Други израз, безбедност (енгл. *aircraft security*) се односи на обавезу превозиоца да омогући превоз без спољних утицаја људског типа који могу да угрозе лет попут отмице или саботаже ваздухоплова. Углавном, сигурност се односи на техничке предуслове лета, а безбедност на спречавање да се путем људског фактора угрози лет. Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, 2008, 207.

8 Монреалска конвенција 1999, чл. 21. Последње повећање границе превозиочеве одговорности према путницима, али и уопште корисницима превоза (ствари) учињено је у 2024. године у оквиру Међународне организације цивилног ваздухопловства и представља интегрални део Монреалске конвенције. Повећање границе одговорности према путнику је учињено са 128 821 СПВ које је важило од децембра 2019. године на 151 880 СПВ које важи од децембра 2024. године. Процентуално исказано, учињено је повећање од 17.9 процената у односу на 2019. годину, што потврђује да су инфлаторна кретања од тада била најмање тог износа. Детаљно о повећањима поменутих граница одговорности доступно на адреси:

одговорности подразумева да ће је се ослободити у првом степену само ако докаже да је путник својим радњама допринео штетном исходу, а у другом степену ако не докаже одсуство кривице на својој страни (укључујући и своје помоћнике).⁹

Са друге стране, режим превозиочеве одговорности обухвата и штетне радње превозиочевих помоћника и то, најпре, оних који са њим представљају неодвојиву целину какво је поменуто летачко особље, али и оних који су по самом закону претпостављени да представљају целину са радњом превоза какво је земаљско особље.¹⁰ За радње првопоменутих помоћника је неспорно да превозилац одговара по принципу одговорности за другога која је установљена у облигационом праву и која је у савременом праву прихваћена у својој објективној концепцији.¹¹ Са друге стране, за аеродромско особље, односно лица која врше земаљско опслуживање путника, превозилац (по законској претпоставци, ЗОООСПВС, чл. 92) одговара као за своје помоћнике иако она нису искључиво повезана са њим у смислу да не пружају такву услугу другим превозиоцима. Најзад, за услуге и, уопште, пропусте контроле лета остаје нејасно да ли превозилац одговара, с обзиром на сложеност међусобног односа превозиоца и контролора, а о чему ће се учинити детаљно разматрање у наставку. Заправо, основно питање, кроз хипотезу која би требала да буде потврђена или оповргнута јесте да ли су службеници земаљског особља и контроле лета превозиочеве

https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/2024_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_of_1999_en.pdf, 21. 11. 2025.

- 9 С. Јанковић (2023), 248–249; Монтреалска конвенција 1999, чл. 20.
- 10 Важно је нагласити да таква одговорност за помоћнике постоји не само за помоћнике уговорног превозиоца, већ и за помоћнике стварног превозиоца (Монтреалска конвенција, чл. 41).
- 11 *Објашњење*: Одговорност превозиоца за своје помоћнике као типична одговорност за другога је уређена у српском праву како посебним прописом (Закон о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају – ЗОООСПВС, *Службени гласник РС*, бр. 87/2011, 66/2015 и 96/2025, чл. 94), тако и општим прописом који уређује облигационе односе (Закон о облигационим односима – ЗОО, *Службени лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – одлука УСЈ и 57/89, *Службени лист СРЈ*, бр. 31/93, *Службени лист СЦГ*, бр. 1/2003 – Уставна повеља и *Службени гласник РС*, бр. 18/2020, чл. 170–172). Таква одговорност је заснована на тзв. објективној концепцији одговорности за другога према којој превозилац одговара за рад својих помоћника само из разлога што из њиховог рада (тачније учинка) извлачи корист. Супротно, према субјективној концепцији такве одговорности, превозилац би за помоћнике одговарао зато што је крив за њихов лош учинак, а кривица се испољава било кроз грешку у избору, надзору или давању упутстава. Небојша Јовановић, *Саобраћајно право*, 2. издање, Београд, 2024, 333.

помоћници (кроз речник Монреалске конвенције 1999 „*servants and agents*“ за чије радње које су вршене (посредно или непосредно) за рачун превозиоца одговара као за своје сопствене, што је изричито уређено у низу чланова те конвенције попут чл. 17 ст. 2, чл. 19, чл. 21 ст. 2, чл. 22 ст. 5, чл. 41, те чл. 43. и 44. Сходно томе, попут претходног питања треба размотрити ко су превозиочеве помоћници.

III Превозиочеве помоћници

Као лица која су интегрално део превозиоца и чије се радње несумњиво сматрају превозиочевим су пилот и остало кабинско особље, те особље које је запослено код превозиоца на административним пословима разного типа, почев од закључивања уговора са путницима до управних радњи припрема разних докумената пред ваздухопловним властима (у циљу добијања разноврсних одобрења, дозвола итд.). Углавном, превозиочевим радњама се, неспорно, сматрају, све радње набројаних лица која му, заправо, изворно вољу изражавају. Међутим, неретко нека од тих лица представљају његове помоћнике преко чијих радњи практично своју вољу изражава.¹² Тада се та лица, правно представљајући као превозиочеве помоћници, појављују било као његови запослени (по основу уговора о раду) или као посленици (по основу уговора о делу). У том смислу, као почетна тачка разликовања превозиоца од његових помоћника се може установити да је превозилац компанија са својим субјективитетом, а помоћници најчешће физичка лица која имају различит субјективитет од превозиоца, али својим радњама чине да се његов субјективитет правно испољи. Отуда би се као помоћници, у крајњем гледишту, могла сматрати сва лица која раде у његово име. То су лица која представљају његов *alter ego*, односно без чијих радњи се ни његова воља не би могла испољити. Конкретно, то су већ наведени запослени и посленици који су у конкретном уговору о превозу испољени најчешће кроз летачко и кабинско особље.

Са друге стране, као помоћници у ширем смислу се појављују и лица која представљају земаљско, односно нелетачко особље, а то су пре свега службеници контроле лета, аеродромско особље, те лица која пружају техничку подршку ваздухоплову. Та лица нису интегрално повезана са превозиоцем у смислу да својим радњама само и искључиво представљају превозиочеву вољу, већ своје услуге пружају свим превозицима у конкретном ваздушном простору и аеродрому. Она су, заправо, интегрални део (правног субјективитета) аеродрома или самосталног,

12 Mirjana Knežević, „Odgovornost prevozioca za lica kojima se služi u prevozu“, *Pravo – teorija i praksa*, br. 1–2/2010, 33–34, 37–38.

одвојеног пружаоца таквих услуга, и са њима су повезана по основу уговора о раду или, пак, уговора о делу.¹³ Истовремено, са превозиоцем су правно повезана путем правног посла који је најсличнији уговору о делу (који се неретко закључује са аеродромом или правним лицем као пружаоцем таквих услуга), али на начин да има продужено дејство кроз континуирану пословну сарадњу, а све у циљу сигурности и безбедности ваздушне пловидбе. Управо, та лица, тачније њихове радње, представљају највећу дилему у погледу превозиочеве одговорности, јер је нејасно да ли превозилац одговара за њих у целини, или подељено са њима или они одговарају самостално према кориснику превоза.

IV Појам земаљског особља

Земаљско особље представља скуп лица која пружају своје услуге у циљу отпочињања, одвијања и завршетка лета ваздухоплова, а која нису непосредно присутна у ваздухоплову. Дакле, за разлику од лица из летачког и кабинског особља која су непосредно присутна у ваздухоплову и која својим радњама непосредно представљају превозиоца, земаљско особље је оно које је на земљи. Чланови земаљског особља, при томе, нису непосредно усредсређени на пружање услуга само једном ваздухоплову или само једном превозиоцу (ако има више ваздухоплова у флоти), већ су отворена да пружају услугу свим превозиоцима (сходно томе ваздухопловима и путницима) којима је конкретна услуга потребна.¹⁴

Земаљско особље је састављено од нелетачког и аеродромског особља. Нелетачко особље чине контролор летења, лице које технички одржава ваздухоплов (поправке и снабдевање погонским горивом), лица која технички помажу контролору летења и ваздухопловни диспетчер који организационо бележи полетања и слетања и сходно томе пружа одговарајућа обавештења.¹⁵ Са друге стране, аеродромско особље које се на први поглед чини различитим у односу на скупину нелетачког особља је само унеколико од њега друкчије. Оно је особље које је пословно ангажовано на аеродрому, као својеврсном саобраћајном

13 Н. Јовановић (2024), 331.

14 Услугу тзв. опслуживања ваздухоплова на земљу (енгл. *ground handling*) која обухвата, укратко, све радње везане за техничку припрему ваздухоплова (за полетање и слетање, али и припрему путника, пртљага, робе и било чега што ће се у ваздухоплову наћи у току лета), може да обавља сам превозилац за себе, или, чак један превозилац за друге превозиоце, али је, најчешће, обавља независан привредни субјект коме је основна делатност само обављање таквих послова. Klaus Gunther, „Regulation and Liberalisation in the Aviation Industry: Ground Handling“, *International Business Lawyer*, Vol. 24, No. 2/1996, 53–54.

15 ЗВС, чл. 171 ст. 3.

средишту, а које своје услуге пружа како ваздухоплову, тако и путницима и другим корисницима. Тако, у делу у којем пружа услуге ваздухоплову је донекле подударно са нелетачким особљем (контрола лета, техничка подршка, диспечер), а у делу у којем опслужује путнике одступа од опсега и појма нелетачког особља, остајући одређено само као аеродромско особље које ради на земаљском опслуживању путника.

Чини се да би се у таквом разврставању могла уочити подударност између летачког и нелетачког особља којима је основна сврха да опслужују ваздухоплов као такав, односно да учине лет безбедним и сигурним, с том разликом што летачко делује у ваздухоплову, а нелетачко на аеродрому. Истоветна подударност је уочљива и између кабинског особља и аеродромског које има за циљ опслуживање путника, а не и ваздухоплова као таквог.

Имајући у виду основну хипотезу рада о одговорности превозиоца за земаљско особље, уочава се, заправо, одговорност превозиоца за две одвојене групе лица – за нелетачко особље, а то је пре свега особље контроле лета и за аеродромско особље које опслужује путнике приликом укрцаја и искрцаја из ваздухоплова. Због сажетости у наставку ће се аеродромским особљем сматрати само оно које опслужује путнике, док ће се одвојено разматрати одговорност за радње контроле лета.

V Одговорност за радње аеродромског особља (које опслужује путнике)

Како је, већ, уочено, радње аеродромског особља у циљу опслуживања путника су оне које омогућавају да се путник благовремено, сигурно и извесно укрца на лет поводом кога је закључио уговор о превозу или да се искрца из ваздухоплова након завршеног лета. То су, у најужем смислу, лица која врше проверу путникове карте (односно идентитета) и пријем регистрованог пртљага, те укрцај и искрцај тог пртљага и постављање на траку са које ће га путник, по завршетку лета, преузети. Та лица нису у уговорном односу ни са једним превозиоцем, већ само са аеродромом, а превозилац је у правном односу са аеродромом као правним субјектом који у оквиру шире палете својих услуга пружа и такву услугу превозиоцу. Она су, дакле, за превозиоца и путника трећа лица, то јест са њима нису у правном односу. Сходно томе, поставља се питање ко одговара за њихове грешке, односно пропусте у раду.

Како би се таква наизглед дилема отклонила, српско право је изричито погодујуће према путнику и штитећи га као својеврсног потрошача,

изричито одредило да превозилац одговара за штете које путник претрпи од стране таквог аеродромског особља.¹⁶ Иако дакле, превозилац са таквим особљем није у непосредном правном односу, њихове радње се ипак приписују превозицу како би се заштитио путник. Разлог и основа таквом приписивању се налази у томе да су то радње које се врше или по налогу самог превозиоца или, пак, у његовом интересу, па је логично, природно, да он за њих преузме одговорност. Такође, важно је напоменути да радње таквог аеродромског особља могу само посредно да утичу на безбедност лета (тако што би се, на пример, допустио улазак у авион лицу које ће доцније извршити неко кривично дело специфично за цивилну авијацију, попут отмице ваздухоплова или саботаже). То значи да су радње поменутог земаљског особља у структури односа у ваздушном превозу окренуте пре свега путнику, односно повезивању превозиоца и путника. Са друге стране, радње контролора лета су упућене, првенствено, на ваздухоплов и његово кретање, а не на путнике који се у њему превозе. Отуда и значајнија (опаснија) последица радњи контролора лета, јер утиче на сигурност ваздушне пловидбе.

16 300ОСПВС, чл. 26 ст. 2. Српско право је у том погледу усклађено са Монреалском конвенцијом 1999, која у низу својих одредаба (чланови 17, 18, 19, 21, 22, 41, 43, 44) уређује одговорност превозиоца за своје помоћнике (које, додуше, прецизније одређује као пуномоћнике (енгл. *agents*) и помоћнике – службенике (енгл. *servants*). Истовремено, Монреалска конвенција 1999 (у члану 30) уређује и право тих помоћника да имају истоветан положај превозиоцем у погледу ограничене одговорности, а у случају да су против њих непосредно поднесени одштетни захтеви од стране корисника превоза. Такво правило, иако неспорне сврхе да се положај помоћника не учини лошијим у односу на превозиоцем у истој ситуацији, ствара одређену забуну о првенствено одговорном субјекту. Наиме, а нарочито имајући у виду правило из члана 30 Монреалске конвенције 1999 (које уређује право помоћника на ограничену одговорност у случају да се одштетни захтев поднесе непосредно њему), ствара се својеврсна противречност која се састоји у два наизглед истовремено искључујућа правила. Првом, да превозилац одговара за радње својих помоћника и другом да помоћник за своје пропусте одговара истоветно (у погледу основа и границе одговорности) као превозилац. Доследним схватањем, то би значило да превозилац одговара за радње помоћника, али и да помоћници одговарају корисницима превоза за своје радње исто као превозилац. Међутим, делује да је циљ таквих правила другачији, а састоји се у томе да превозилац у регресном захтеву од помоћника не може тражити већу накнаду од оне на коју је према утврђеној граници одговорности био обавеза кориснику превоза. И друго, чисто практичне природе, у ситуацији када превозилац не може да одговара (јер је престао да постоји, или је иначе *de facto* као правно лице недоступан кориснику превоза), тада се таква одговорност помоћника чини једином могућношћу за обештећење корисника превоза.

VI Одговорност за радње контроле лета

1. Појам контроле лета

Контрола лета се може одредити двојако – као организациона јединица у оквиру, најчешће, државног управног апарата, и као скуп радњи и поступака којима се уређују односи за летелице у ваздушном простору. Контрола лета као организациона јединица којој држава поверава (делегира) овлашћења за рад се може одредити, у зависности од врсте услуге, као аеродромска, обласна и прилазна контрола.¹⁷ Такође, контрола лета као организациона јединица може бити правно обликована као државни орган, али и као приватноправни субјект са повереним државним овлашћењима, што је последњих деценија тренд како би се услуга контроле лета учинила стручнијом, професионалнијом и независнијом, и сходно томе, квалитетнијом.¹⁸ У таквом распореду,

17 ЗБС, чл. 47.

18 Marc Wagner, „Deutsche Flugsicherung GmbH An Entrusted Body Sui Generis“, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Vol. 71, Nr. 1/2022, 48. Постоје мишљења да делатност контроле лета не би требало приватизовати, односно поверавати је приватноправним субјектима. Она се заснивају на два основна аргумента. Првом, да се тиме приватноправном субјекту додељују државна овлашћења како би их он, даље, дискреционо, по својој вољи, остваривао. И, друго, да се тиме, кроз поверавање државних овлашћења додељује својеврсно паразаконично овлашћење приватноправном субјекту, а што се може чинити неуставним (Alex Grzebyk, „The Unconstitutionality of Privatizing Air Traffic Control“, *Syracuse Law Review*, Vol. 69, No. 2/2019, 404–408). Нарочито је у САД-у присутна дилема о потреби приватизовања делатности контроле лета где се, између осталог, отвара питање уређивања одговорности контроле лета која је, кроз структуру државне припадности, имала погодност да буде скоро па имуна на грађанскоправне одштетне захтеве упућена од приватноправних субјеката. Присутна су, дакле, схватања да је приватизација те делатности неуставна, али и нелогична, неприродна, јер би се створио приватноправни субјект који нема за циљ профит, и сходно томе не толико велику имовину (јер је тежиште тог субјекта на стручности), а што га чини веома рањивим на могуће одштетне захтеве лица којима је његовим радњама проузрокована штета. Међутим, чини се да таква мишљења нису утемељена, јер постоји тренд професионализације коју држава кроз своје службе технички и финансијски не може да достигне у 21. веку, па се нарочито због тога чини оправданим приватизација ове делатности, ако не у потпуном виду, онда макар кроз поверавање овлашћења приватноправном субјекту какав је случај у Републици Србији. Слична приватизација јавних овлашћења је присутна и у процени и потврди пловидбености бродова поводом које се оснивају приватни привредни субјекти (у англосаксонској литератури се означавају као *classification societies*) чија је основна делатност техничко испитивање брода и његова процена, односно оцена сигурности у пловидби. Barry F. Benson, „Air Traffic Control Privatization: A Litigation Viewpoint“, *Brief*, Vol. 47, No. 4/2018; Nebojša Jovanović, „The Liability of Classification societies from the Perspective of Aggrieved Parties“, *Modern Challenges of Marine Navigation* (editor Petra Amižić Jelovčić), Split, 2023, 89–90.

служба контроле летења се на неки начин чини аутономном од државе, јер има свој одвојени правни субјективитет, одвојено, недржавно, небуџетско финансирање као и расподелу добити. Но, и поред тога, држава надзире законитост и, уопште, правилност рада контроле лета, јер она, у крајњој инстанци јесте одговорна пред међународним ваздухопловним телима за примену правила у пољу сигурности и безбедности лета, те навигације уопште.¹⁹

У Републици Србији, држава изворно додељује овлашћења за рад у области контроле лета Директорату цивилног ваздухопловства (у даљем тексту: Директорат) као организационој јединици државног, управног, апарата. Директорат, даље, своја овлашћења у овој области додаљује приватноправном субјекту (друштву са ограниченом одговорношћу које је, додуше, у потпуном власништву државе) под називом SMATSA (енгл. *Serbia and Montenegro Air Traffic Services Agencies*).²⁰

Са друге стране, контрола лета представља систем којим се лет ваздухоплова прати и надзире и у оквиру кога се ваздухоплову, односно прецизније, летачком особљу у њему издају упутства кроз обавештења, наређења и препоруке у циљу одвијања сигурног и безбедног лета.²¹ У

19 Чикашка конвенција 1944, чл. 22; Ruwantissa Abeyratne, *Air Navigation Law*, Springer, Heidelberg, 2012, 21.

20 О управној структури поменуте контроле лета више података је доступно на адреси: <https://smatsa.rs/o-nama/>, 25. 11. 2025.

21 A. Grzebyk, 393; Stephen B. Early, William S. Garner Jr., Martin C. Ruegsegger, Steven S. Schiff, „The Expanding Liability of Air Traffic Controllers“, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 39, No. 4/1973, 599. По правилу, упутства контроле лета у савременој цивилној авијацији су основни оријентир пилотима као управљачима ваздухоплова, иако је пилот крајњи одлучилац о начину кретања ваздухоплова. Неретко се дешавало да пилоти не поступе по упутству службе контроле лета и тако изазову узрочно-последични слет догађаја који у исходу води ваздухопловној незгоди. Такав случај је био са Луфтханзиним авионом 14. 9. 1993. године када је контрола лета упозорила посаду авиона на појачан позадински ветар и мокру писту на варшавском аеродрому, упутивши је да прилагоди слетање тим околностима, а истовремено одобливши слетање. Међутим, посада авиона није прилагодила брзину слетања колико је требала и услед тога, а у садејству са јачим „задњим ветром“ и мокром пистом, аутоматски системи авиона (за избацивање точкава и прилагођавање крила) су такву ситуацију рачунарски преквалификовали у полетање и дошло је до незгоде у којој се авион запалио. Углавном, независна истрага је установила да је незгоди поред објективних околности (кише и јаког ветра), највише допринело несналажење пилота и несмањивање брзине, па је, према томе, одговорност за штету била искључиво на превозиоцу. Детаљније о том случају доступно на адреси: <https://asn.flightsafety.org/wikibase/325176>, 19. 11. 2025. Но, делује да је описано поступање контроле лета могло и друкчије да се процени на начин да њени службеници познају писту и временске услове и да могу или, чак, морају знати за опасности слетања у таквим околностима. Према томе, би се могло закључити да је контрола лета могла да предвиди такав несрећни исход и да је можда требала да ускрати право на слетање на ту писту. Наравно, такво превише

погледу радњи и поступака који одређују делатност контроле лета као најважнији се уочавају, пре свега, спречавање судара ваздухоплова у ваздуху и на земљи како међусобно, тако и са другим уређајима на земљи, а затим услуге обавештавања летачког особља у ваздухоплову, координације летова, као и узбуђивања ради трагања за ваздухопловом.²²

2. Одговорност контроле лета

а) Уопштено

Одговорност контроле лета је вишезначан појам с обзиром да ју је потребно одредити кроз радње (случајеве) за које се одговара, субјекте којима се одговара, али и врсту, односно тип, саме одговорности. У погледу случајева у којима се одговара, то су свакако радње, поступци и пропуштања службеника контроле лета у својој основној делатности организовања и координације летова ваздухоплова који за своју последицу могу имати телесне и материјалне штете корисника услуга контроле лета, али и трећих лица на земљи.

Субјекти којима служба контроле лета може да буде одговорна могу да буду разноврсни, почев од државе као јавноправног субјекта који јој је доделио овлашћења, превозиоца (превозилаца) као субјекта који је пратио упутства контроле лета, али и путника и трећих лица на земљи који су оштећени деловањем контроле лета. Најзад, у погледу врсте одговорности којој контрола лета подлеже, неопходно је уочити да она зависи од субјекта коме се одговара, али и од врсте радње и пропуста који су учињени.²³ Тако, ако се одговара према држави, у питању је управноправна одговорност, а ако одговара сама држава због пропуста службе контроле лета чије радње треба да контролише, онда је могућа двоврсна одговорност. Прво, као међународна одговорност државе према међународним ваздухопловним телима чија је чланица и чија правила прихвата и усваја као своја. То би била, одговорност државе према Међународној организацији цивилног ваздухопловства као специјализованој агенцији Организације Уједињених нација, а на основну чланства у тим организацијама и на основу чл. 28 Чикашке конвенције 1944.²⁴ И, друго, као грађанскоправна одговорност државе за штету која је проузрокована поступком службе контроле лета.

опрезно поступање би довело до омасовљивања ускраћивања одобрења за слетање што би довело до својеврсног саобраћајног колапса.

22 3BC, чл. 46.

23 Goran Petrović, „Legal aspects of air traffic controller liability“, *Issues in Aviation Law and Policy*, Vol. 21, No. 2/2022, 278.

24 Thomas Müller, „Haftung und Haftpflichtversicherung für das Verhalten von Flugsicherungsorganisationen in einem Funktionalen Luftraumblock“, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Vol. 57, Nr. 2/2008, 181.

Са друге стране, могућа је кривичноправна одговорност овлашћеног лица у служби контроле лета, али и таква одговорност саме службе контроле лета као правног лица. Таква одговорност је најуже везана за личност и поступке уског круга лица која делују непосредно у служби контроле лета и она се може одредити као лична, а не толико као организациона. Циљ такве одговорности је да се путем кривично-правних начела генералне превенције и личне одмазде учини мање вероватним вршење таквих кривичних дела и, уопште, наступање таквих нежељених околности.

Најзад, могућа је грађанскоправна одговорност саме контроле лета, али и субјеката повезаних са њом према оштећеним лицима. Циљ такве одговорности је обештећење, односно отклањање штетних последица које су претрпела разна лица (почев од путника, па преко трећих лица на земљи, до саме државе као оштећене и авио-компаније).

Кривичноправна одговорност је као таква неспорна, јер је путем доказа могуће врло лако пронаћи учиниоца кривичног дела, а при томе је уређена кривичноправним законодавством врло детаљно. У српском праву, постоји низ кривичних дела која се односе на цивилно ваздухопловство, али и једно које се односи на поступке службе контроле лета којим је угрожено безбедно одбијање ваздушног саобраћаја.²⁵ Супротно, тако изричито уређеном режиму одговорности у кривичноправном пољу, али и како-тако уређеном режиму управноправне и међународноправне одговорности, грађанскоправна одговорност за поступке контроле лета није прецизна и изричита. Отуда у том смислу и недоумице и правне несигурности, а уз то и потреба ближег изучавања како би се дошло до решења.

б) Грађанскоправна одговорност за поступке контроле лета

1) Одговорна лица

Режим грађанскоправне одговорности за штету услед поступка контроле лета делује врло сложено, с обзиром да обухвата више различитих субјеката у активном и пасивном легитимитету у смислу да више лица може да буде обавезано на накнаду штете, али исто тако да више лица има право на њу. Као могуће одговорна лица за пропуст контроле лета се појављују сама служба (јединица) контроле лета, авио-превозилац који се услугама те контроле лета служио, али и држава као надређена контроли лета којој и поверава своја, изворна, овлашћења у погледу организације и навигације летова у свом ваздушном простору.

25 Кривични законик, *Службени гласник РС*, бр. 85/2005, 88/2005 – испр., 107/2005 – испр., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019 и 94/2024, чл. 291.

Појединац, физичко лице, које делује о оквиру службе контроле лета, такође, може да буде грађанскоправно одговоран, али је то ипак ређи случај имајући у виду да према општем, начелном, правилу правно лице одговара за своје запослене и органе.²⁶ Он би могао да буде одговоран једновременно са правним лицем ако би штету проузроковао са намером.²⁷ Међутим, појединац, са друге стране, самостално одговара кривичноправно и радноправно, када може у оквиру радног односа да буде санкциониран предвиђеном мером. Но, у таквом случају циљ мере није да се отклоне штетне последице, већ да се запослени радно дисциплинује, чиме се такав режим удаљава од грађанскоправног коме је основни циљ обештећење.²⁸

2) Држава као одговорна

Сходно наведеном, три субјекта могу, било појединачно или солидарно да буду одговорна за штетне поступке контроле лета – држава, контрола лета и ваздушни превозилац (авио-превозилац). Држава као правно лице је субјект који има изворна овлашћења у пословима контроле летења. Зависно од организације, она те своје послове поверава служби контроле лета која, како је већ уочено, може да делује у оквиру државног, управног, апарата, а може да буде и приватноправни субјект коме су поверена (државна) овлашћења у пословима контроле лета.²⁹ У сваком случају, држава остаје надређена (мање или више) служби контроле лета и, сходно томе, неретко се у теорији и законодавству одређује

26 ЗОО, чл. 170 ст. 1.

27 ЗОО, чл. 170 ст. 2.

28 Бранко А. Лубарда, *Радно право*, Београд, 2012, 604 и даље.

29 Интересантна је одлука једног америчког суда у тужби оштећених из ваздухопловне незгоде против државе због пропуста службе контроле лета. 2000. године у близини мичигенског језера у САД дошло је до судара у ваздуху два цивилна ваздухоплова услед грешке службе контроле лета. Грешка контроле лета се састојала у томе што је издала дозволу да оба ваздухоплова могу да слете, а службеник контроле лета није приметио да су та два ваздухоплова изузетно близу. Томе је допринело додатно да конкретна аеродромска контрола лета није имала радар, већ се ослањала на чулну видљивост службеника контроле лета и радио везу са посадом ваздухоплова. Углавном, неспоран пропуст како конкретног службеника контроле лета, тако и у организацији контроле лета (у смислу да аеродромска контрола није поседовала радар) није довео у судском поступку до њихове одговорности, а ни до одговорности саме државе. Образложење је, можда, више него цинично, а састојало се у томе да конкретна служба контроле лета није била део администрације САД као државе, већ је била по уговору ангажована, то јест дошло је до приватизације субјекта контроле лета. Због тога што није део администрације САД, одлучено је да држава не одговара за пропусте такве контроле лета. Детаљније о случају *Collins v. US* доступно на адреси: <https://caselaw.findlaw.com/court/us-7th-circuit/1407569.html>, 20. 11. 2025.

као једино или једно од одговорних лица за штетне радње контроле лета.³⁰ Према томе, постоји неколико доктринарних ставова о положају државе као могућег одговорног субјекта за поступке контроле лета.

Прво становиште је о држави као крајње одговорном субјекту за поступке контроле лета (енгл. *The state's ultimate liability doctrine*). Оно одређује државу као прву и последњу одговорну за послове контроле лета, али је та одговорност само у пољу тзв. усклађености пословања (енгл. *compliance function*), имајући у виду да јој је основна обавеза да своје прописе у цивилном ваздухопловству усклади са међународним које је прихватила и који се доносе у оквиру организација чији је члан.³¹ Тако, према чл. 28 Чикашке конвенције 1944 држава је у почетном кораку дужна да организује поуздану услугу контроле лета.³² Ако то не учини, она је одговорна, али само централној, Међународној организацији цивилног ваздухопловства, у оквиру поретка међународног јавног права, али не и у оквиру класичног грађанског права за штету која је проузрокована услед лоше организоване службе контроле лета, односно њених грешака. Делује да такав модел државне „одговорности“ постоји у позитивном српском праву, с обзиром да не постоје изричита правила о грађанскоправној одговорности за поступке контроле лета, већ само поменута правила о усклађености пословања државе са међународним правилима, чиме се, уопште, не залази у поље одштетног права.³³

Друго становиште се састоји у томе да држава има улогу првенствено одговорног лица за штете услед поступака контроле лета, при

30 Извориште таквом схватању се налази у томе да је у почетним, развојним деценијама цивилне авијације држава скоро по правилу увек била оснивач службе контроле лета вршећи над њом потпуну контролу (од кадровске, техничке до финансијске), а уједно је била и једини субјект који је испитивао пловидбену способност ваздухоплова. Отуда се, као логично, наметало правило да држава буде одговорна за све радње контроле лета, јер она преко својих кадрова, технике и новца непосредно утиче на рад те службе. Stanley J. Levy, „The Expanding Responsibility of the Government Air Traffic Controller“, *Fordham Law Review*, Vol. 36, No. 3/1968, 401–402.

31 R. Abeyratne, 21.

32 Francis Schubert, *The Law of Air Navigation Services*, Northampton USA, 2024, 487–488.

33 У српском ЗВЦ (чл. 14), постоји изричито правило према коме су примарно одговорни пружаоци услуга у ваздушној пловидби, а уз њих још авио-превозиоци, оператери аеродрома и друга лица којима послове у погледу сигурности ваздушне пловидбе (енгл. *safety*) повери Директорат. Делује да се тиме не уређује грађанскоправна одговорност за штету која настане корисницима ваздушног саобраћаја и трећим лицима, већ управноправна и казненоправна. Наравно, према општим правилима грађанског права, могуће је и такву одговорност установити, а на основу претходно утврђене управноправне и кривичноправне одговорности, но то је свакако тежи и дужи пут за оштећене које, у основи не занимају други видови санкционисања пружалаца услуга у пловидби, осим накнаде штете према њима.

чему је та одговорност реалног, грађанскоправног, обештећујућег карактера (енгл. *The state's primary liability doctrine*). Иако је савременим околностима правилност да је контрола лета аутономан и од државе, унеколико или чак увелико, независан субјект, ипак се држави приписују грешке контроле лета из разлога што је она поверила своје послове том аутономном телу и имала могућност надзора.³⁴ Имајући у виду да је држава изворни титулар овлашћења у пословима контроле лета, а служба контроле лета тек повереник њен, тим редоследом је установљена и одговорност на начин да држава одговара прва за обештећење, а доцније се регресира од свог повереника, службе контроле лета. Становиште о одговорности државе за штету коју проузрокује контрола лета је присутно у германским правима, пре свега у немачком и аустријском.³⁵ Слично становиште постоји и у швајцарском праву али са том разликом да служба контроле лета ипак има унеколико аутономнији положај што се у погледу одговорности одражава тако да је контрола лета примарно одговорна за штету, а тек ако она нема финансијских средстава (за то), онда ће држава супсидијарно да одговара (енгл. *The state's subsidiary liability doctrine*). Држава, и у таквом режиму, има, свакако, право регреса од службе контроле лета пошто оштећена лица обештети.³⁶

3) Контрола лета као одговорна

Најзад, треће становиште је потпуно друкчије од претходна два, јер аболира државу од грађанскоправне одговорности за штете које проузрокује контрола лета. Према њему, служба контроле лета је искључиво одговорна за штету коју проузрокује својим поступцима. Она се сматра стручном службом, без обзира на њену организациону структуру (у смислу да ли је у оквиру управног апарата државе или је приватна компанија). Због стручности и сложености посла којем приступа, служба контроле лета се сматра једино одговорном, док држава није, чак, ни супсидијарно одговорна као у претходно описаном швајцарском моделу. Држава ће одговарати само ако несавесно и нестручно повери овлашћења контроли лета. Такво становиште је најближе компанијскоправном правилу пословне процене према коме се не одговара за послове који су савесно и непристрасно поверени стручним лицима (енгл. *business judgement rule*).³⁷ Модел којим је држава

34 Lee S. Kreindler, „The Responsibility of Air Traffic Control Facilities“, *New York Law Forum*, Vol. 13, No. 3/1967, 518–519.

35 F. Schubert, 492.

36 *Ibid.*, 493.

37 Појашњење: Правило пословне процене је присутно у српском позитивном праву почев од 21. века и преузето је из *Common Law* система (енгл. *business judgement rule*).

„ослобођена“ од одговорности за штетне поступке контроле лета је присутан на северноамеричком континенту, односно у САД и Канади.³⁸

Изворно је примењиво у компанијском праву где му је циљ да ослободи руководиоца или заступника привредног друштва одговорности ако је донео одлуку заснивајући је на разумном уверењу у стручност неког другог лица које има призната знања и вештине за конкретну област. Премда је преузимање из компанијског права, као и употребљивост тог правила у ваздухопловном праву упитна, ипак се може уочити подударност са односом који има превозилац преко свог пилота (као помоћника) са службом контроле лета. Нарочито у сложеним и отежаним условима летења када је нужно ослањати се на обавештења и упутства контроле лета, делује да је тада оправдано да превозилац не буде одговоран за евентуално проузроковану штету која је настала услед незгоде. У таквој ситуацији, превозилац (посредством пилота) се поуздао у стручну процену контролора лета и донео је одлуке у складу са мишљењем и упутством које је на основу знања издао контролор лета. Због тога, таква одлука, иако је у непосредности својој превозиочева (тачније његовог пилота), она је ипак донесена на основу мишљења контролора лета, што је на неки начин чини и условљеном од њега на начин да је мишљење контролора лета било *condicio sine qua non* за доношење одлуке од стране пилота. Најзад, у компанијскоправним односима, руководилац привредног друштва има више времена да процени поузданост и стручност мишљења стручног лица и да након тога донесе одлуку која ће имати последицу по компанију. Супротно, у описаном односу у цивилном ваздухопловству између пилота и контроле лета, временски оквир за пилотово доношење одлуке је значајно мањи, па је утолико примењивије правило пословне процене, односно о превозиочевом ослобађању, тачније свргавању одговорности са себе, а не терет контроле лета која је била и најзначајнији чинилац (па и инспиратор) доношења одлуке у управљању ваздухопловом. Мирко Васиљевић, *Компанијско право*, Београд, 2007, 144; Небојша Јовановић, „Глава IX – Посебно значајна лица“, *Компанијско право – Право привредних субјеката* (Небојша Јовановић, Вук Радовић, Мирјана Радовић), Београд, 2021, 171; Вук Радовић, „Примена правила пословне процене“, *Ревија Койаоничке школе природног права*, бр. 2/2024, 9 и даље.

- 38 F. Schubert, 494. Међутим, чак и у поменутих државама, неретко се спорови окончавају пресудама да је држава, ипак у крајњем случају одговорна, а не само служба контроле лета, заснивајући такве одлуке на општим правилима о деликтној одговорности у грађанском праву, односно на општем праву и начелима (Leonard L. Attwell Jr, „Government Liability for Negligence of Air Traffic Controllers“, *South Texas Law Journal*, Vol. 13, No. 1/1971–197, 246. и даље). Један такав случај се догодио у близини Сан Франциска у САД-у, где је дошло до пада теретног (карго) цивилног ваздухоплова услед грешке службеника контроле лета. Грешка се састојала у томе што се пилоту тог ваздухоплова није пружио правовремено обавештење да је у рути свог лета погрешно направивши одступање (девијацију), а што је у коначном исходу довело до удара у брдо и погибије три члана посаде ваздухоплова. У каснијем судском поступку (*Hennesey v. United States*), суд је заузео став да је, упркос изворној пилотовој грешци и учињеној девијацији, пропуштање слања благовременог обавештења о тој грешци од стране контроле лета ка пилоту представљало основни узрок те ваздухопловне незгоде. Сходно томе, суд је утврдио да је контрола лета, односно држава САД која јој је надређена одговорна за насталу штету. Rick Bigwood, „The Civil Liabilities of Air Traffic Control Personnel in New Zealand“, *Auckland University Law Review*, Vol. 5, No. 4/1987, 432–433.

Такав приступ о контроли лета као једино одговорној се у другој половини 20. века и нарочито у 21. веку чини оправданим из разлога нарочитог техничког развоја и напретка у цивилној авијацији. Наиме, док је некада управљање цивилним ваздухопловом зависило искључиво од способности и вештине пилота, дотле је у савременој авијацији улога пилота у лету врло умањена и практично се своди на појачану пажњу приликом полетања и слетања и праћење обавештења и упутстава контроле лета. Таква промена је заснована у техничком напретку у авијацији, али и обимнијем саобраћају, па се због тога летачко особље у авиону ослања више на мерне и комуникационе уређаје и упутства која му шаље контрола лета, а мање на сопствени чулни, визуелни утисак положаја самог авиона. То је, најзад, и правно-технички уређено као прелазак са тзв. *Visual Flight Rule* (VFR) на тзв. *Instrument Flight Rule* (IFR). Према VFR пилот је заснивао своју одлуку у лету претежно, ако не и искључиво на подацима који су прикупљени његовим чулним опажањем, док се према IFR одлука доноси на основу низа претходно прикупљених података како са уређаја у авиону, тако и кроз комуникацију са контролом лета.³⁹

Због таквог стања технике и праксе у авијацији, делује оправдано да за грешке контроле лета буде грађанскоправно одговорна искључиво служба контроле лета, а не држава као њој надређена или ваздушни превозилац који је њој подређен кроз пријем података и упутстава о лету. Према таквом схватању држава је аболирана такве одговорности јер је савесно поверила тако сложен посао стручном органу, а што

39 Објашњење: Летење у цивилној авијацији се начелно заснива на употреби два основна правила. Прво, када су временски услови повољни у мери да омогућавају пилоту да самостално управља ваздухопловом, на снази је правило да пилот мора да учини свој ваздухоплов безбедно видљивим другима учесницима у ваздушном саобраћају као и да управља на начин да не ремети друге учеснике у саобраћају (укратко да види и буде виђен – енгл. *see and be seen*; а што се заснива на тзв. *Visual Flight Rule* – VFR). То повлачи за собом потпуну одговорност пилота за незгоду која би уследила услед његове грешке у таквим условима. Супротно, када услови лета нису повољни (али и нарочито у последњим декадама које су обележиле омасовљивање цивилне авијације као и унапређеност техничких уређаја), пилот је дужан да се ослања на упутства и наредбе обласне контроле лета и да управља ваздухопловом на основу тзв. *Instrument Flight Rules* – IFR, односно да је у обавези да се више, ако не и потпуно, ослања на упутства контроле лета, а мање, ако не ни мало, на сопствене опажаје ситуације. Тиме се, заправо, мења приступ одговорности за незгоде у ваздухопловству тако што се отвара могућност да се контрола лета, а некад и држава која јој је поверила овлашћења учини одговорном (L. L. Attwell, 42–43). Супротно томе, постоје мишљења према којима прелазак са VFR на IFR не треба да има утицај на расподелу одговорности између контроле лета и превозиоца, већ само указује на друкчији режим организације у управљања ваздушним саобраћајем. Paul B. Larsen, „Air Traffic Control: A Recommendation for a Proof of Fault System without a Limitation on Liability“, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 32, No. 1/1966, 6–7.

према правилу пословне процене делује оправдано с обзиром да одлуке доноси стручно тело које је, због опсега знања и способности, увек у предности у односу на субјекта које са таквим знањима не располаже. Међутим, када таквог правила изричито нема, делује оправданим применити општа правила о грађанскоправној одговорности и начела, попут *Neminem leadere*, односно забране проузроковања штете другоме.⁴⁰ Такав, скоро истовестан, приступ је примењен у европском и, уопште, *civil law* систему на одговорност приватних субјеката који врше техничку процену способности брода за пловидбу. Према њему не постоје изричита правила о одговорности таквих, приватних „контролора“ пловидбености брода, али се путем општих начела, те теорије о адекватном узроку долази до контролора техничке исправности брода као првог и, могуће је, једино одговорног субјекта за штету коју претрпе трећа лица (путници, поштиљаоци робе, трећа лица ван брода итд.) услед употребе таквог брода.⁴¹

4) Превозилац као одговоран

Истовестна логика је примењива и на аболирање превозиоца од одговорности у случајевима грешака контроле лета. Са своје стране, а пратећи правило IFR (када видљивост у лету пилот не може да опази својим чулом вида), превозилац се посредством пилота као свог помоћника потпуно поуздава у податке и упутства која добија од контроле лета. Она је та која организује и координира мноштво летова у реалном времену и простору, а поседује уређаје и знања која су у својој укупности далеко супериорнија у односу на знања која има превозилац посредством пилота на конкретном лету. Међутим, такво схватање је само донекле тачно, јер иако постоје тенденције ка скоро па аутономном лету, превозилац је посредством пилота, ипак, крајњи одлучилац о смеру и начину покрета ваздухоплова.⁴² То поткрепљује чињеница да је

40 Marija Karanikić Mirić, *Obligaciono pravo*, 2. izdanje, Beograd, 2024, 92–94. Таква је ситуација на Новом Зеланду на пример, који је као држава члан најважнијих међународних организација у цивилном ваздухопловству и потписник Чикашке конвенције 1944 према којој (чл. 12 и 28) би требало да има службу контроле лета која је усклађена са свим савременим трендовима како технички тако и правно. Међутим, упркос томе, Нови Зеланд као држава нема изричитих правила о грађанскоправној одговорности службе контроле лета, већ примењује општа правила и начела у таквим случајевима. R. Bigwood, 430–431.

41 N. Jovanović (2023), 93, 96–97.

42 Тенденција аутономности у покрету ваздухоплова је започета са беспилотним ваздухопловима чији извор контроле кретања лежи било код управљача на земљи који даљинским путем управља летелицом, било у рачунарском програму који, збиља, аутономно управља летелицом. Сходно таквој контроли се одређује и субјект који је одговоран за насталу штету од употребе такве летелице а који се

превозилац преко пилота увек коначни одлучилац о смеру кретања ваздухоплова, а да су упутства контроле лета, иако обавезујућа, ипак само подаци које он треба да прихвати, обради и у складу са њима одлучи.⁴³ Таква упутства не могу непосредно да управљају ваздухопловом, већ то чини превозилац посредством свог пилота.

Међутим, као спорно остаје питање да ли превозилац треба да одговара и за грешке у упутствима контроле лета. Одговор на такво питање, правном логиком, делује врло одређен и састоји се у томе да превозилац не би требало да одговара за такве грешке, јер због природе организације и функционисања саме контроле лета, превозилац није могао ни да бира састав и техничку опремљеност контроле лета, нити је могао да надзире и контролише њен рад. Управо супротно, контрола лета је та која надзире летове разних превозилаца координишући их и спречавајући сударе у ваздуху и на земљи. На тај начин се може образлагати и став да је служба контроле лета за превозиоца треће лице, а чије су штетне радње (ако их превозилац докаже) довољне да га ослободе од одговорности преко међународно утврђене границе за коју иначе одговара.⁴⁴

5) Закључно о одговорном лицу

Најзад, ако се има у виду да ваздушни превозилац у сваком случају приликом ваздухопловне незгоде (енгл. *accident*) постаје одговоран за штету како уговорно (према путницима и другим корисницима превоза), тако и вануговорно (трећим лицима на земљи), делује неспорним да ће он тим лицима (корисницима превоза или лицима на земљи) бити одговоран и за штету која је проистекла из незгоде којој је извор у даљем узрочном-последичном низу у грешци контроле лета.⁴⁵ С тим у вези, превозилац има обавезу и одговарајућег осигурања од своје одговорности, како би потенцијално оштећеним лицима учинио извеснијим правни положај у случају да падне у стечај и не може да их обештети.⁴⁶

своди како на удаљеног управљача на земљи, тако и ствараоца рачунарског програма аутономне вожње, али, најзад, и власника такве летелице. Светислав Јанковић, „Правно уређење беспилотних ваздухоплова у Републици Србији“, *Liber Amicorum: њрофесор др Мирко Васиљевић* (уредник Душан Поповић), Београд, 2021, 293 и даље, 300 и даље.

43 G. Petrović, 286.

44 Монреалска конвенција 1999, чл. 21 ст. 2 тач. б.

45 Molgorzata Polkowska, „Some observations on civil air carrier liability in international air carriage – accident damage and jurisdiction“, *Uniform Law Review*, Vol. 15, No. 1/2019, 109–112.

46 ЗОООСПВС, чл. 27.

То даље значи, да чак и ако је изворно контрола лета једини узрочник незгоде и штете која последично настаје, правно је уређено да превозилац објективно одговара за ту штету (до међународно утврђене границе), без обзира да ли је она проузрокована корисницима превоза или трећим лицима на земљи.⁴⁷

У случају да је она проузрокована корисницима превоза, превозилац ће им тада одговарати скоро па апсолутно објективно (са могућношћу ослобођења одговорности само ако су је сами корисници лета проузроковали) до опште, међународно, утврђене границе одговорности превозиоца (до 151.880 посебних права вучења). Једино би за доказану штету преко те границе могао да се ослободи од одговорности ако би доказао да је узрок штете радња трећег лица, укључујући и радњу контроле лета ако би се та служба сматрала трећим лицем, а не превозиочевим помоћником.⁴⁸ У том случају, превозилац не би био одговоран за ту, прекограничну штету, али остаје неодређено ко би за њу одговарао. Како је Монреалска конвенција 1999 (али и друге које уређују облигационе односе у ваздушном саобраћају) у погледу свог уређења ограничена само на превозиоце, а не и на друге субјекте, тако она само одређује (тачније уређује) ситуације у којима је превозилац одговоран и у којима није, не одређујући да је неко друго лице одговорно када превозилац није одговоран. Делује да је циљ наведеног правила Монреалске конвенције 1999 само да учини превозиоца слободним од одговорности, а не и да одреди ко сноси одговорност за штету, практично делујући да ће штетну последицу сносити лице које је она и погодила (анахроно фразеолошко речено „случај шкоди оног кога згоди“). Покушаји да се на међународном плану уреди одговорност контроле лета су остали безуспешни још од предлога Аргентине из 1983. године у виду нацрта међународне конвенције о одговорности службе контроле лета.⁴⁹ Тако се та врста правних односа на међународном плану чини неуређеном и препушта националним законодавствима, а што са своје стране утиче на непотребну разноврсност и правну неизвесност. У том смислу се приликом одређивања одговорног лица чини повратак на дуалитет држава-контрола лета као могуће одговорни и зависно од модела који је националним правом уређен, као одговорно лице ће бити или држава или контрола лета.

47 С. Јанковић (2023), 82–89, 272–274.

48 Монреалска конвенција 1999, чл. 21 ст. 2 тач. б.

49 G. Petrović, 271.

VII Закључак

Проналазећи одговор на питање које лице треба да буде одговорно за штетне радње земаљског особља (које се у смислу овог рада своди на аеродромско особље и службу контроле лета), пошло се од могуће одговорних лица у виду превозиоца, аеродромског особља, контроле лета и државе као надзорног органа. Имајући у виду делимичну правну уређеност ове области, ипак се одређени неспорни закључак може извести. Он се састоји у томе да за штете које настану услед незгоде (или штете на пртљагу које настају грешком аеродромског особља), авио-превозилац одговара скоро па апсолутно објективно до опште утврђене границе његове одговорности. Таква његова одговорност постоји чак и ако је непосредан узрок штетне последице у радњи земаљског особља, а не и његовог личног, летачког, особља. Превозилац се такве одговорности ослобађа једино за штете које у износу премашују опште утврђену границу његове одговорности (у тзв. другом степену) и под условом да докаже да је узрок штете у радњама трећих лица. Истовремено, такве одговорности (у другом степену) се ослобађа доказом уредности (то јест одсуством кривице) у испуњавању својих обавеза (као и обавеза својих помоћника), а, конкретно и најчешће, особља контроле лета. То значи да превозилац има обавезу да надокнађује штету до одређене границе и чији је непосредни узрок у радњи, тачније грешци, контроле лета, а да је се ослобађа само за износ штете који прелази ту границу (превозиочеве одговорности) и под условом да докаже брижљиво понашање службеника контроле лета.

Међутим, такав закључак може да опстане само ако се служба контроле лета може сматрати превозиочевим помоћником при испуњењу обавезе превозиоца. У супротном, таква радња би могла да се сматра и радњом трећег лица (на које превозилац својим радњама не може да утиче) у ком случају остаје неуређено и неодређено ко одговара за штету која прелази утврђену границу превозиочеве одговорности. Делује да би ту одговорност требало да преузму држава и контрола лета, без обзира на већу или мању самосталност и приватизованост службе контроле лета од државе. Пошто не постоје изричита правила о томе, оправданим се чини предложити правило по коме би служба контроле лета (ако је одвојени правни субјект) самостално одговарала за своје грешке (односно грешке својих запослених и посленика), а да би, у крајњем случају, држава супсидијарно (а можда чак и солидарно) требала да јемчи за извршење обавезе (на накнаду штете) контроле лета. Таквим, јасним уређењем би се допринело правној сигурности и одређености како активно (у смислу путника, корисника превоза уопште и трећих оштећених лица), тако и пасивно легитимисаних лица (у смислу превозиоца, контроле лета, аеродрома и државе у крајњем случају) у случају штета које настају у цивилној авијацији.

Коришћена литература

- Attwell Jr Leonard L., „Government Liability for Negligence of Air Traffic Controllers“, *South Texas Law Journal*, Vol. 13, No. 1/1971–1972.
- Abeyratne Ruwantissa, *Air Navigation Law*, Springer, Heidelberg, 2012.
- Barnes Lyndon, MacDonald William, „Search for the Legal Liability of Air Traffic Controllers“, *Transportation Law Journal*, Vol. 2, 1970.
- Benson Barry F., „Air Traffic Control Privatization: A Litigation Viewpoint“, *Brief*, Vol. 47, No. 4/2018.
- Bigwood Rick, „The Civil Liabilities of Air Traffic Control Personnel in New Zealand“, *Auckland University Law Review*, Vol. 5, No. 4/1987.
- Wagner Marc, „Deutsche Flugsicherung GmbH An Entrusted Body Sui Generis“, *Zeitschrift fur Luft- und Weltraumrecht*, Vol. 71, Nr. 1/2022
- Васиљевић Мирко, *Компанијско право*, Београд, 2007. (Vasiljević Mirko, *Kompanijsko pravo*, Београд, 2007)
- Водинелић Владимир В., *Грађанско право – Увод у грађанско право и Ошћиу део грађанског права*, Београд, 2012. (Vodinelić Vladimir V., *Građansko pravo – Uvod u građansko pravo i Opšti deo građanskog prava*, Београд, 2012)
- Grzebyk Alex, „The Unconstitutionality of Privatizing Air Traffic Control“, *Syracuse Law Review*, Vol. 69, No. 2/2019.
- Grigorieff Cyril-Igor, „Article 45 – „Addressee of Claims“, *The Montreal Convention – commentary* (editors George Leloudas, Paul S. Dempsey, Laurent Chassot), Massachusetts, 2023.
- Gunther Klaus, „Regulation and Liberalisation in the Aviation Industry: Ground Handling“, *International Business Lawyer*, Vol. 24, No. 2/1996.
- Early Stephen B., Garner Jr. William S., Ruegsegger Martin C., Schiff Steven S., „The Expanding Liability of Air Traffic Controllers“, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 39, No 4/1973.
- Јанковић Светислав, *Ваздухопловно право*, 2. издање, Београд, 2023. (Janković Svetislav, *Vazduhoplovno pravo*, 2. izdanje, Београд, 2023)
- Јанковић Светислав, „Правно уређење беспилотних ваздухоплова у Републици Србији“, *Liber Amicorum: професор др Мирко Васиљевић* (уредник Душан Поповић), Београд, 2021. (Janković Svetislav, „Pravno uređenje bespilotnih vazduhoplova u Republici Srbiji“, *Liber Amicorum: profesor dr Mirko Vasiljević* (urednik Dušan Popović), Београд, 2021)
- Јовановић Небојша, *Саобраћајно право*, 2. издање, Београд, 2024. (Jovanović Nebojša, *Saobraćajno pravo*, 2. izdanje, Београд, 2024)

- Jovanović Nebojša, „The Liability of Classification societies from the Perspective of Aggrieved Parties“, *Modern Challenges of Marine Navigation* (editor Petra Amižić Jelovčić), Split, 2023.
- Јовановић Небојша, Радовић Вук, Радовић Мирјана, *Компанијско право*, Београд, 2021. (Jovanović Nebojša, Radović Vuk, Radović Mirjana, *Kompanijsko pravo*, Beograd, 2021)
- Karanikić Mirić Marija, *Obligaciono pravo*, 2. izdanje, Beograd, 2024.
- Kleinberger Daniel S., Knapp Peter, „Apparent Servants and Making Appearances Matter: A Critique of *Bagot v. Airport & (and) Airline Taxi Cab Corporation*“, *William Mitchell Law Review*, Vol. 28, No. 4/2002.
- Knežević Mirjana, „Odgovornost prevozioca za lica kojima se služi u prevozu“, *Pravo – teorija i praksa*, br. 1–2/2010.
- Kreindler Lee S., „The Responsibility of Air Traffic Control Facilities“, *New York Law Forum*, Vol. 13, No. 3/1967.
- Larsen Paul B., „Air Traffic Control: A Recommendation for a Proof of Fault System without a Limitation on Liability“, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 32, No. 1/1966.
- Levy Stanley J., „The Expanding Responsibility of the Government Air Traffic Controller“, *Fordham Law Review*, Vol. 36, No. 3/1968.
- Лубарда Бранко А., *Радно право*, Београд, 2012. (Lubarda Branko A., *Radno pravo*, Beograd, 2012)
- Milde Michael, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, 2008.
- Müller Thomas, „Haftung und Haftpflichtversicherung für das Verhalten von Flugsicherungsorganisationen in einem Funktionalen Luftraumblock“, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, Vol. 57, Nr. 2/2008.
- Petrović Goran, „Legal aspects of air traffic controller liability“, *Issues in Aviation Law and Policy*, Vol. 21, No. 2/2022.
- Polkowska Molgorzata, „Some observations on civil air carrier liability in international air carriage – accident damage and jurisdiction“, *Uniform Law Review*, Vol. 15, No. 1/2019.
- Радовић Вук, „Примена правила пословне процене“, *Ревизија Којаоичке школе природног права*, бр. 2/2024. (Radović Vuk, „Primena pravila poslovne procene“, *Revija Kopaoničke škole prirodnog prava*, br. 2/2024)
- Rosafio Elisabetta G., Comenale Pinto Michele M., „Article 42 – Addressee of Complaints and Instructions“, *The Montreal Convention – commentary* (editors George Leloudas, Paul S. Dempsey, Laurent Chassot), Massachusetts, 2023.
- Francis Schubert, *The Law of Air Navigation Services*, Northampton USA, 2024.

Svetislav JANKOVIĆ, PhD

Associate Professor at the University of Belgrade Faculty of Law, Serbia

LIABILITY OF AIR CARRIER FOR THE ACTS OF GROUND HANDLING AND AIR TRAFFIC CONTROL PERSONNEL

Summary

In the article, the author considers the potential liability of various subjects for the acts of ground personnel included those involved in ground handling and air traffic control personnel (ATC). Basically, the author researches the liability of the air carrier for its servants, determining the personnel of ground handling and ATC as servants. But, having in mind that these servants are, as a rule, independent from the carrier (not only as independent contractors, but in an ordinary way, from its control), it is necessary to determine who is legally responsible (in the civil law legal framework) for the mistakes of ground personnel.

There can be many solutions – from the exclusive and separate liability of the air carrier (or some of the ground personnel) to the joint liability of the carrier, state and, ATC as a subordinated subject. The author proposes a two-step liability solution for these situations. In the first step, the carrier should be exclusively and only liable, but this liability should be limited. In the second step, for any remaining damages not covered in the first step, the state or ATC should be liable, either separately or jointly, depending on which party had crucial control over the process.

Key words: *Air carrier. – Airport personnel. – Air traffic control. – ATC. – Liability of ATC.*

Датум пријема рада: 25. 9. 2025.

Датум исправке рада: 27. 11. 2025.

Датум прихватања рада: 5. 12. 2025.